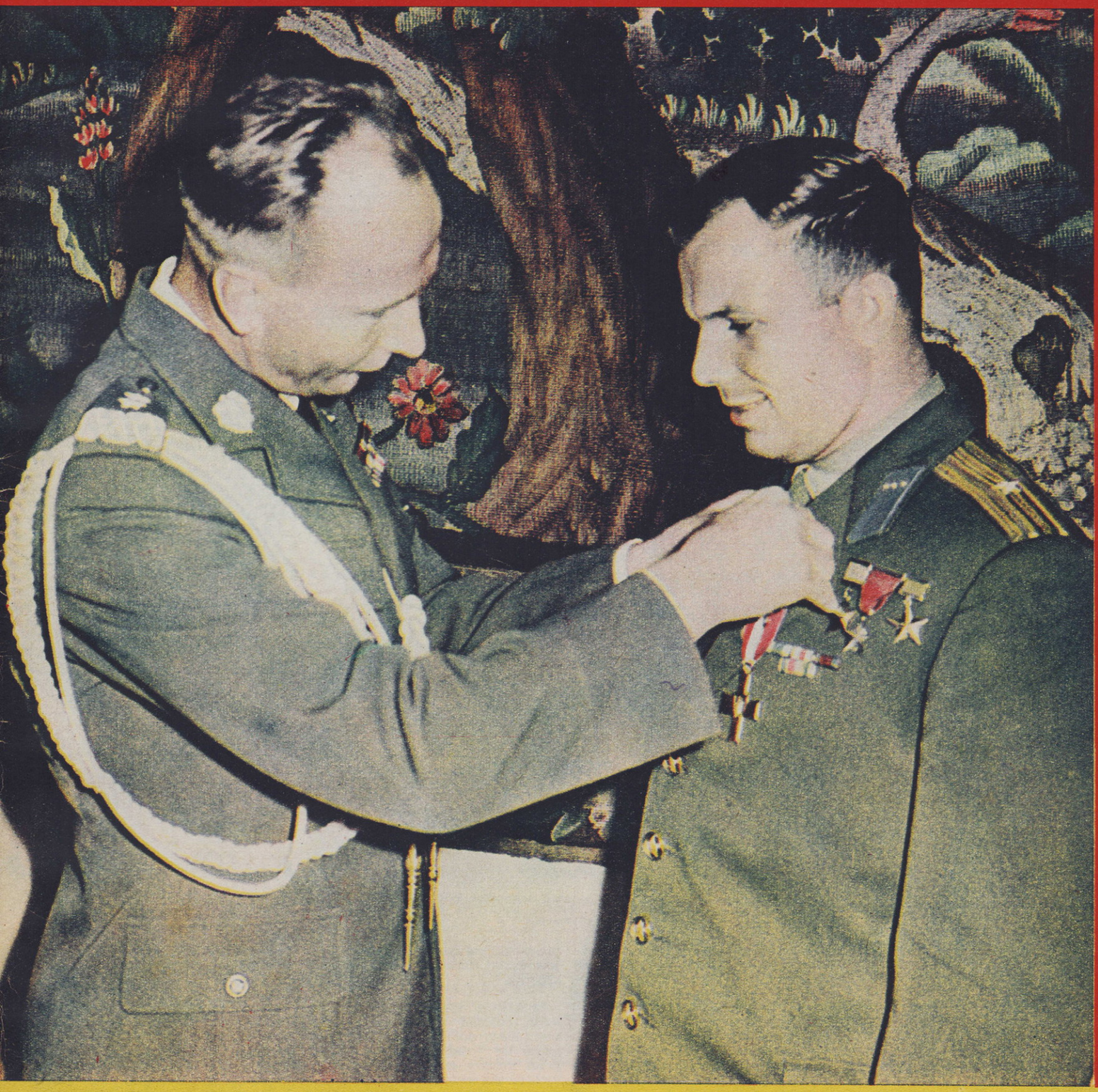
JURIJ GAGARIN DO MŁODZIEŻY POLSKIEJ

Młodzież polska ma wszystkie podstawy do tego, by nie być ostatnią w szeregu zdobywców Kosmosu. Wierzę, że w przyszłości, kiedy we wszechświat polecą karawany kosmicznych rakiet, u steru jednej z nich zasiądzie chłopak o polskim imieniu.

(Z wypowiedzi dla czytelników „Sztandaru Młodych")

SKRZYDLATA POLSKA

NR 32 (526) • 6.VIII.1961 r. • ROK XVII • CENA 2 zł



Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki dekoruje pierwszego kosmonautę świata majora Jurija Gagarina odznaką pilota 1 klasy polskiego lotnictwa wojskowego.

Foto: WAF – J. Fil

JURIJ GAGARIN WŚRÓD LOTNIKÓW POLSKICH

W Belwederze — po wręczeniu mjr. Gagarinowi kordzika lotniczego, odznaki pilota 1 klasy i modeli. Siedzą: od lewej — I sekretarz KC PZPR Władysław Gomułka, z prawej — przewodniczący Rady Państwa Aleksander Zawadzki. Obok mjr. Gagarina stoi prezes APRL Stefan Antosiewicz, towarzyszy — dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki.

20 LIPCA punktualnie o godz. 13.00 na lotnisku Okęcie w Warszawie wylądował radziecki samolot Il-14 przywożąc na swym pokładzie znakomitego gościa — mjr. Jurija Gagarina, który na zaproszenie rządu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej przybył z wizytą do Polski z okazji Święta Odrodzenia. Pierwszego kosmonautę świata powitał w imieniu rządu PRL wicepremier Piotr Jaroszewicz, po czym rozentuzjazmowani warszawiacy odśpiewali bohaterowi Kosmosu tradycyjne polskie „Sto lat". Już na okęckim lotnisku Gagarin otrzymał pierwsze polskie wyróżnienie: I sekretarz POP przy PLL „LOT" znany pilot — milioner powietrzny Tadeusz Hendzel wręczył pierwszemu kosmonaucie polską honorową odznakę „milionera powietrznego" Polskich Linii Lotniczych „LOT" wraz z legitymacją. Przy tej okazji mjr Gagarin wpisał się do księgi pamiątkowej „LOT-u".

Owacyjnie witany przez tłumy mieszkańców stolicy, przejechał następnie Gagarin w odkrytym samochodzie ulicami miasta: Żwirki i Wigury, Raszyńską, Filtrową, Nowowiejską, Alejami Ujazdowskimi, Belwederską i Parkową do willi, w której zatrzymał sie w czasie pobytu w Warszawie. Wkrótce potem, przed godz. 15.00, radziecki kosmonauta złożył wizytę w gmachu Komitetu Centralnego PZPR u I sekretarza KC PZPR Władysława Gomułki, przewodniczącego Rady Państwa Aleksandra Zawadzkiego i premiera rządu PRL Józefa Cyrankiewicza.

Po południu mjr Gagarin zwiedzał miasto, wszędzie gorąco pozdrawiany i owacyjnie witany; był m. in. na Starym Mieście, w Pałacu Kultury i Nauki (z 30 piętra oglądał panoramę Warszawy) i na wystawie astronautycznej przed pałacem. W tym czasie latał nad stolicą samolot CSS—13 Aeroklubu Warszawskiego z napisem: „Aeroklub pozdrawia Gagarina".

W godzinach wieczornych w Belwederze odbyła się uroczystość udekorowania Kolumba Kosmosu — mjr. Gagarina Orderem Krzyża Grunwaldu I klasy, nadanym mu przez Radę Państwa PRL. W czasie kolacji, wydanej potem przez Aleksandra Zawadzkiego, Jurij Gagarin otrzymał z rąk dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jana Frey-Bieleckiego broń boczną — kordzik lotniczy, odznakę pilota 1 klasy wraz z legitymacją oraz model polskiego samolotu odrzutowego „Iskra". Prezes APRL Stefan Antosiewicz wręczył pierwszemu kosmonaucie dylpom honorowego członka Aeroklubu PRL, odznakę organizacji oraz model polskiego szybowca wyczynowego „Foka".

O godz. 23.00 mjr Gagarin wraz z towarzyszącymi mu osobami odjechał z Dworca Głównego specjalnym pociągiem do Katowic.

21 LIPCA o godz. 9.10 pierwszy kosmonauta przybył z wizytą na Śląsk. Po owacyjnym powitaniu na dworcu przez mieszkańców Katowic, mjr Gagarin zwiedził w otwartym samochodzie Śląską Niecke Węglową. Trasa przejazdu, na której bohatera Kosmosu witały nieprzebrane tłumy mieszkańców Śląska, wiodła z Katowic przez Chorzów, Bytom, Zabrze, Rudę Śląską, Świętochłowice do Chorzowa i z powrotem do Katowic. Następnie mjr Gagarin uczestniczył w otwarciu wielkiej wystawy pn. „Z techniką na ty" w wojewódzkim parku kultury i wypoczynku.

Po południu, o godz. 16.45, Jurij Gagarin wziął udział w centralnej uroczystej akademii z okazji Święta Odrodzenia. Burzą oklasków i niezwykłą owacją przyjęło 20 tysięcy przedstawicieli całego kraju, zebranych na Torkacie na akademii, dłuższe wystąpienie radzieckiego kosmonauty. Entuzjastycznym wiwatom nie było końca.

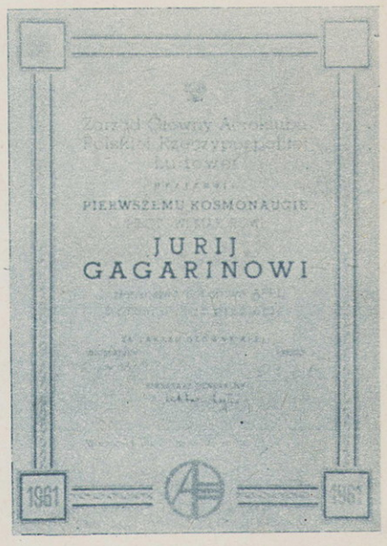
W godzinach wieczornych pierwszy kosmonauta wziął udział w przyjęciu wydanym przez Członka Biura Politycznego KC PZPR, I sekretarza KW PZPR E. Gierka i przewodniczącego Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej R. Nieszporka.

22 LIPCA o godz. 9.45 Jurij Gagarin odleciał z Katowic samolotem Il-14 do Zielonej Góry. Na trasie tej radziecki kosmonauta przez dłuższy czas osobiście prowadził polski samolot. Po bardzo gorącym powitaniu na lotnisku, gdzie ponad 2 tys. osób odśpiewało bohaterskiemu kosmonaucie „Sto lat", udał się on na stadion sportowy w Zielonej Górze.

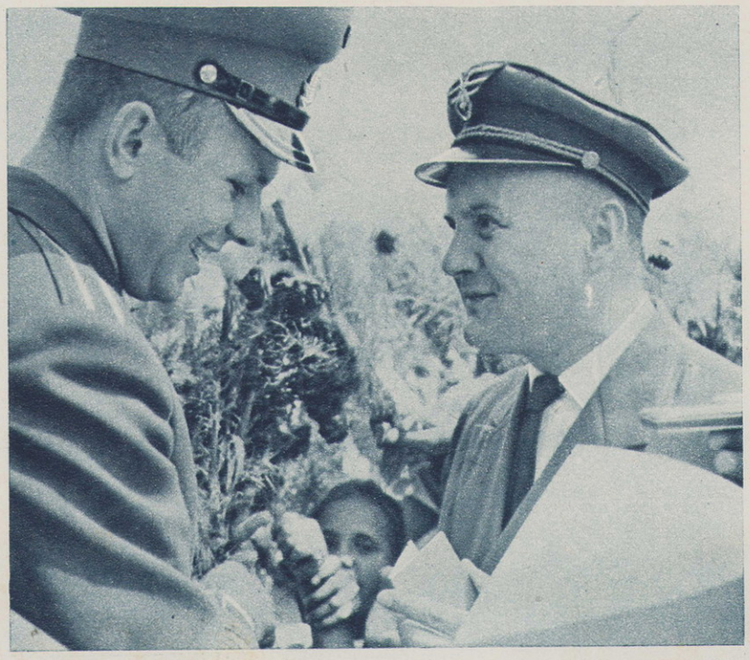
Ponad 20 tys. młodzieży z całej Polski, przebywających tam na obozach letnich, zgotowało Gagarinowi niebywałą owację. Bohater Kosmosu wygłosił na stadionie dłuższe przemówienie, podkreślając, że w ciągu 3 dni pobytu w naszym kraju spot-

OTRZYMAŁ

- **białą broń boczną — kordzik lotniczy**
- **odznakę pilota I klasy polskiego lotnictwa wojskowego**
- **dyplom członka honorowego Aeroklubu PRL**
- **honorową odznakę „milionera powietrznego" PLL „LOT"**
- **modele: odrzutowca „Iskra" i szybowca „Foka"**

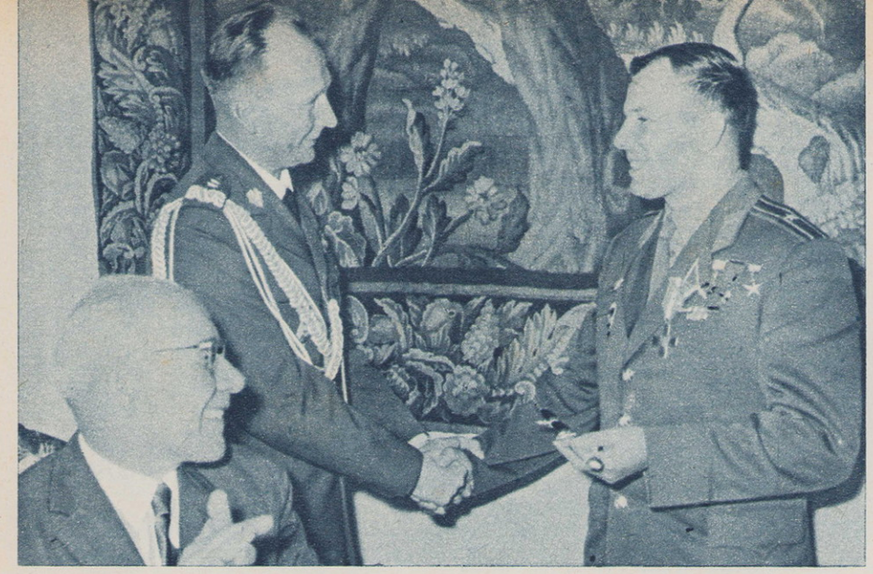


Reprodukcja dyplomu członka honorowego Aeroklubu PRL, przyznanego Jurijowi Gagarinowi przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL.



Jurij Gagarin otrzymuje na Okęciu z rąk I sekretarza POP przy PLL „LOT" Tadeusza Hendzla polską honorową odznakę „milionera powietrznego" wraz z legitymacją.

Pierwszy kosmonauta świata mjr Jurij Gagarin pozdrawia warszawiaków.



Jurij Gagarin otrzymuje z rąk dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jana Frey-Bieleckiego białą broń boczną — kordzik lotniczy.

Prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz wręcza mjr. Gagarinowi model polskiego szybowca wyczynowego „Foka".

Bohater Kosmosu Jurij Gagarin przed kamerami Telewizji Warszawskiej. W rozmowie uczestniczy m. in. dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki.

Owacyjnie witany przez tłumy mieszkańców stolicy mjr Jurij Gagarin przejeżdża Alejami Ujazdowskimi

W czasie zwiedzania Warszawy: mjr Gagarin przed Pałacem Kultury i Nauki pozdrawia tłumy warszawiaków.

Zdjęcia: WAF — J. Fil (3), B. Koszewski (2), J. Płatek (3), Z. Jóźwiak (1).

kał się z wieloma dowodami braterskiej przyjaźni narodu polskiego z narodami Związku Radzieckiego, a następnie opowiedział obszernie o przygotowaniach do lotu statku „Wostok". Jurij Gagarin stwierdził, że w niedługim czasie nastąpi drugi radziecki lot kosmiczny. Nie będzie przy tym — powiedział on — żadnego porównania między drugim a pierwszym radzieckim lotem kosmicznym.

Ze stadionu mjr Gagarin udał się na lotnisko, skąd samolotem odleciał do Warszawy. Już po godz. 19.00 kosmonauta wystąpił przed kamerami Telewizji Warszawskiej. W rozmowie z bohaterem Kosmosu w TV uczestniczył m. in. dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki. Po zakończeniu audycji Jurij Gagarin wpisał się do księgi pamiątkowej APRL.

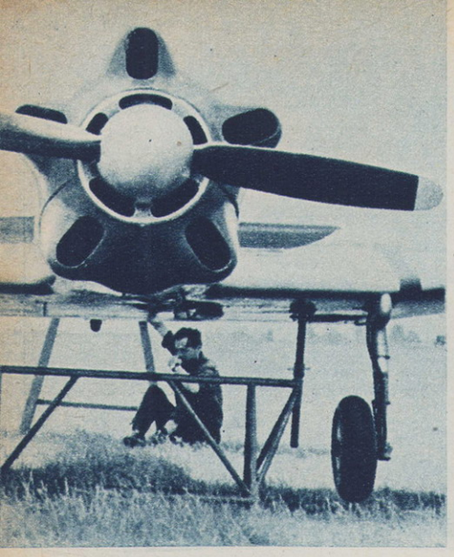
Będąc w Warszawie, Jurij Gagarin wziął jeszcze udział w przyjęciu z okazji Święta Odrodzenia, wydanym przez premiera rządu PRL Józefa Cyrankiewicza.

O godz. 22.00 mjr Jurij Gagarin, serdecznie żegnany, opuścił Polskę udając się samolotem Il-18 w drogę powrotną do Moskwy.

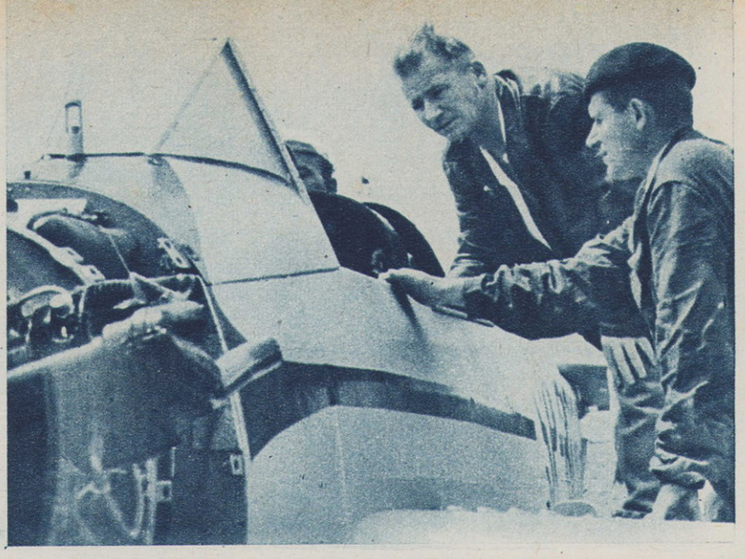
Taki w telegraficznym skrócie miała przebieg wizyta pierwszego kosmonauty świata w Polsce, gdzie — będąc w Warszawie, Katowicach i Zielonej Górze — spotkał się na trasie triumfalnego przejazdu z setkami tysięcy ludzi, młodzieżą i starszymi, uścisnął setki, tysiące rąk.

To było prawdziwie kosmiczne tempo wizyty drogiego nam gościa w Polsce, wizyty uświetniającej obchody 17 rocznicy Odrodzenia Polski. To było radosne, lipcowe Święto ERY KOSMOSU.

J. Kon.



Chowane podwozie trzeba dobrze sprawdzić... na ziemi.



„Pańskie oko konia tuczy" — czyli Władysław Janica i kierownik działu montażu Bolesław Gudź asystują przy próbie silnika.

LZN
ZAKŁADY Z PRZYSZŁOŚCIĄ

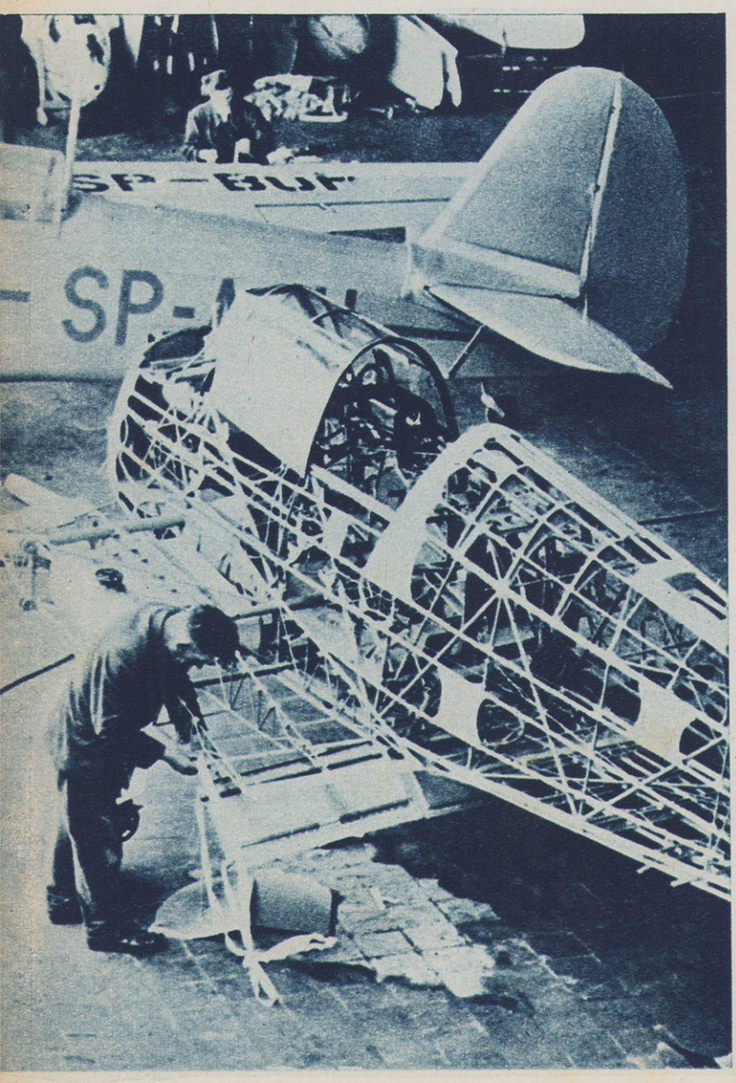
SPRAWA sprzętu lotniczego i jego napraw to jeden z głównych problemów naszego lotnictwa sportowego. Jemu też Zarząd Główny Aeroklubu PRL poświęca szczególną uwagę. Z inicjatywy i środkami APRL uruchomiono Lotnicze Zakłady Naprawcze. Mając na celu zapewnienie pełnej samowystarczalności w zakresie napraw sprzętu lotniczego, zainwestowano znaczne sumy w rozbudowę LZN – Krosno. Wizyta w tych Zakładach wzbudziła u autora uzasadniony optymizm, spostrzeżenia, wnioski i... kilka wątpliwości. Warto być może podzielić się nimi z czytelnikami „Skrzydlatej Polski".

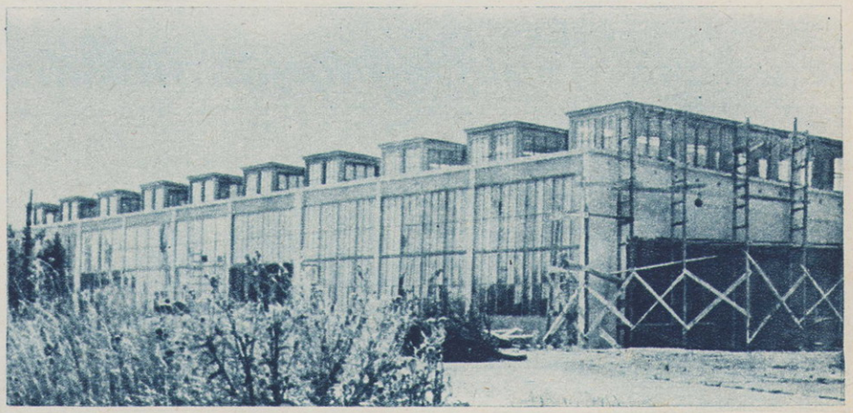
POCHWAŁA ENTUZJAZMU

Gdy przed pięciu laty, w 1956 roku, uruchomiono w Krośnie Lotnicze Zakłady Naprawcze, nie wszyscy byli przekonani o ich długim żywocie. Rzeczywiście – warunki, w jakich przyszło pracować niewielkiej początkowo grupie entuzjastów z szefem Władysławem Janicą na czele, dalekie były od doskonałości. Kilka niewielkich pomieszczeń na tyłach aeroklubowego hangaru, niewystarczający park maszynowy, ciągłe trudności materiałowe i brak poczucia stabilizacji – oto kilka z piętrzących się wówczas kłopotów i trudności. Ale w tym trudnym okresie pracownicy LZN nie narzekali na jedno – na brak pracy. Długie szeregi czekających na remont samolotów i szybowców, świadomość, że – na nich znowu – z niecierpliwością oczekują aerokluby, zmuszały do wysiłku, do poszukiwania nowych rozwiązań technicznych i organizacyjnych. Tak więc praca skonsolidowała zespół Zakładów, jej efekty potwierdziły celowość tworzenia aeroklubowej

Przygotowanie konstrukcji do pokrycia to żmudna i niełatwa praca.

Już niedługo koniec tłoku w LZN. Na zdjęciu — jeden z wykańczanych obecnie budynków. Powierzchnia użytkowa





Pisał i fotografował: ANDRZEJ ZIEMIŃSKI

Pierwsze po remoncie wzniesienie się w powietrze — na razie na kobyłkach, w celu sprawdzenia mechanizmów.

bazy remontowej i przyczyniły się do realizacji koncepcji zakładów na wielką skalę.

KONIEC CHAŁUPNICTWA

Wraz z szefem Janicą zwiedzam wykańczane już nowe obiekty Lotniczych Zakładów Naprawczych, które zlokalizowano na południowym skraju lotniska. Ich wygląd wręcz szokuje – toż to cała fabryka!

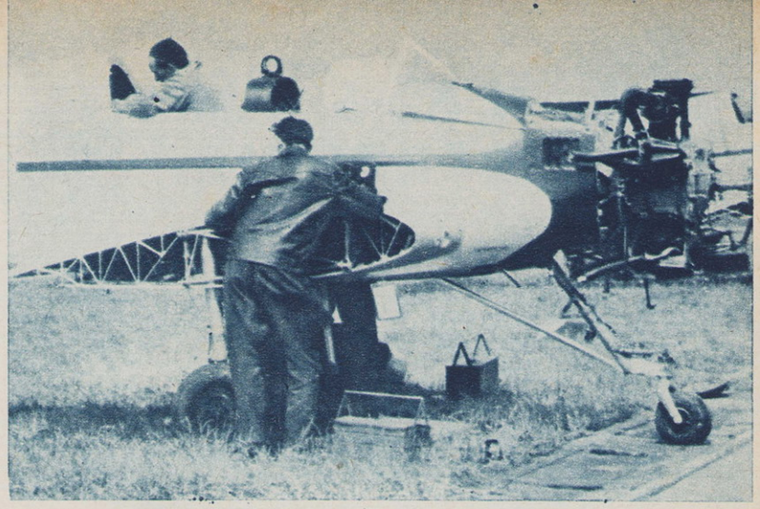
Zdziwienie jest uzasadnione – przez długie lata nie mogliśmy jakoś odejść od prymitywnych, półchałupniczych metod produkcji. „Rozproszkowane" siły i środki nie mogły jednak przynieść właściwych rezultatów w dziedzinie wymagającej przecież współczesnych metod i narzędzi produkcji...

Nowe obiekty buduje się trochę „na wyrost". To dobrze. Potrzeby lotnictwa sportowego na pewno będą wzrastały. Generalna przeprowadzka nastąpi już we wrześniu br. Jak twierdzi Janica – będzie można „rozprostować skrzydła". Miejsca rzeczywiście jest sporo – hal montażowych, pomieszczeń pomocniczych, miniaturowy „biurowiec". W programie – budowa hangaru. Gdy wszystkie te pomieszczenia zaczną żyć, roczna zdolność produkcyjna Zakładów wyniesie 80 do 100 remontów głównych samolotów i 200–250 szybowców, przy wzroście zatrudnienia do około 250 pracowników. Jednocześnie powstaną nowe działy – osprzętu, urządzeń radiowych i elektrycznych. W dalszym planie jest także organizacja zakładu naprawy silników lotniczych.

CZY TYLKO REMONTY?

Jak więc widać, Lotnicze Zakłady Naprawcze w Krośnie już w najbliższym czasie będą dysponować rozległą bazą techniczną. Naturalne wydaje się więc pytanie, czy baza ta będzie wykorzystywana wyłącznie do przeprowadzania remontów. Jak dotąd, nie ma w tej sprawie określonych zamiarów. Jednak nawet laikowi rzucają się w oczy możliwości, nad którymi warto się chyba zastanowić.

Wiadomo, jak wygląda sytuacja sprzętowa w sekcjach samolotowych aeroklubów. Wiadomo również, że – jak dotąd – wielokrotnie zapowiadana „odsiecz" ze strony przemysłu lotniczego jakoś nie może nadejść. Jeśli nawet nadejdzie, to nie zaspokoi wszystkich potrzeb i... nie będzie zbyt tania. Może by więc warto pomyśleć nad opracowaniem własnych konstrukcji najpotrzebniejszych klubom typów samolotów? Mamy przecież własne, aeroklubowe biuro konstrukcyjne, mamy bazę techniczną mogącą realizować takie projekty. Nie chodzi tu przecież o jakieś niezwykle platowce, którymi chcielibyśmy zadziwić świat. Nie oznacza to również, aby zupełnie rezygnować z usług przemysłu lotniczego. Są jednak potrzeby – fachowcy potrafią określić je lepiej niż autor – które można by zaspokajać we własnym zakresie. Tak na przykład długo jeszcze będziemy czekali, aż przemysł zaproponuje nam tani, ekonomiczny i w odpowiednich ilościach motoszybowiec czy lekki samolot uniwersalnego przeznaczenia. Konkretyzowanie propozycji nie należy zresztą do reportera. Chodzi mi tylko o to, aby – mając niewątpliwe potrzeby, biuro konstrukcyjne i bazę techniczną na pewno lepszą niż twórcy słynnych „RWD" – zastanowić się nad rozpoczęciem w LZN produkcji obok remontów.



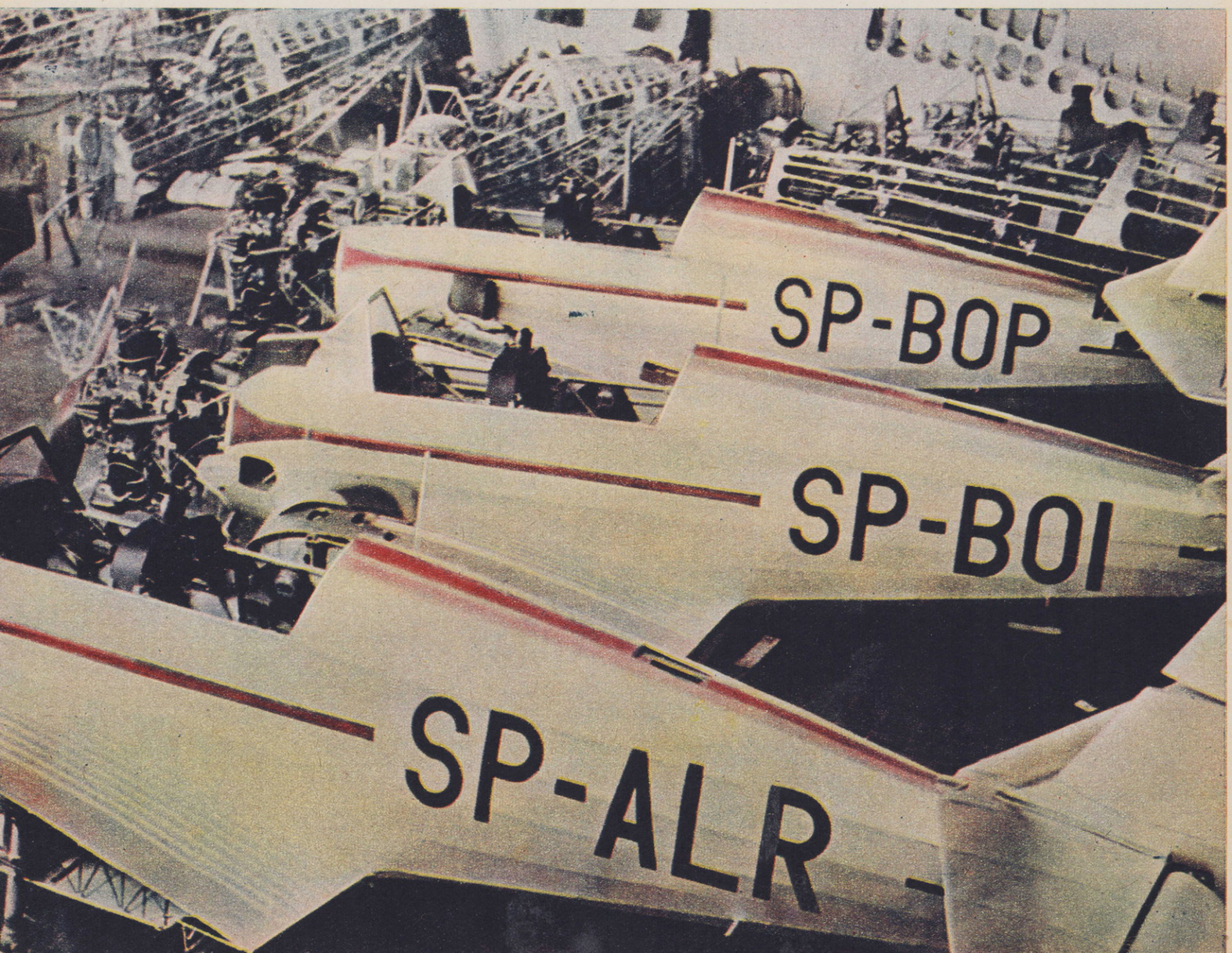
Przed hangarem nikt już na tłok nie narzeka. Na zdjęciu — brygadzista montażu Tadeusz Ziemiański (w kabinie) przy ostatnich pracach instalacyjnych.

LOTNICTWO „MAŁE" I „DUŻE"

Dużo mówiliśmy o możliwościach „dużego" lotnictwa w LZN. Warto chyba tylko dodać, że tak zwana „produkcja uboczna" nie musi ograniczać się do budowy szybowcowych wozów transportowych. Odbiegnę na chwilę od tematu: stałą troską Aeroklubu jest sprawa propagandy masowej i odpowiednich kandydatów na szkolenie. Mającym stanowić podstawę słynnego, filtrującego „lejka" Kołom Lotniczym jakoś ciągle brak „siły napędowej". Czy siłą tą nie mogłaby być wspólna budowa – z fabrycznie przygotowanych elementów i pod fachową kontrolą, np. prostszych typów szybowców? Jeśli tak, to i w tej dziedzinie otwierają się możliwości dla „produkcji ubocznej" w LZN.

Elementy prefabrykowane – wprawdzie dla „małego" lotnictwa – to nie nowość w krośnieńskich zakładach. Przygotowuje się tu ich kilkanaście tysięcy rocznie. Pakowane w skrzynie części zestawów modelarskich – „Jaskółek", „Żuków", „Druhów" – wędrują następnie do Centralnej Składnicy Harcerskiej. Tam, kompletowane i paczkowane, mniej lub więcej regularnie trafiają do specjalistycznych sklepów. Skoro więc CSH nie może sobie poradzić z dystrybucją, a wiadomo że zapotrzebowanie na zestawy modelarskie jest duże i będzie wzrastało, może by warto zrezygnować z pośrednictwa Składnicy. Doprowadzanie produkcji zestawów do końca – do gotowego pakietu – i zapewnienie sobie zbytu także przez kioski „Ruchu" – na pewno by się opłaciło.

Na razie w halach montażowych LZN nie jest zbyt luźno...



SAM NA SAM Z PRZESTRZENIĄ

Por. pil. Józef Lipinski

RACZEJ szczupły. Blondyn. Mówi szybko, czasem przerywa w pół zdania. Kończy myśl gestem.

Miał trudne dzieciństwo. W czasie wojny banda zamordowała mu rodziców. On ocalał (spał u sąsiadów) i siostra, którą ojciec, gdy oprawcy łomotali do drzwi, nakrył pościelą.

Nauka w Korpusie Kadetów. Trudności w pierwszych miesiącach. Nie mógł dorównać kolegom. Przyszły w sukurs ambicja i upór. Uczył się coraz lepiej. Po skończeniu 10 klas znalazł się w OSL w Radomiu. Zostaje pilotem w 1957 roku. Dziś jako dowódca klucza ma już pewne doświadczenie. Jak ocenia swoich byłych wychowawców?

— Szkoliło mnie trzech instruktorów — mówi. — Dwóch zawsze wspominam z przyjemnością. Trzeci faworyzował tych podchorążych, którzy latali już w aeroklubach. Ja i mój kolega byliśmy surowi w rzemiośle lotniczym. Mniej interesował się nami.

Już w Korpusie Kadetów upodobał sobie historię. To zainteresowanie pozostało. Dużo czyta. Woli publicystykę niż powieści kryminalne. Jego ulubiona lektura to prasa literacka, literatura pamiętnikarska, monografie historyczne. Interesuje się historią starożytną. Absorbuje go świat zamierzchłych wydarzeń, wojen i postaci. Ostatnio rozczytywał się w „Żywotach cezarów" Swetoniusza i w „Kleopatrze" Emila Ludwiga. Przestudiował „Napoleona" Tarlego. Zapoznał się ze „Wspomnieniami żołnierza" Guderiana i „Krucjatą w Europie" Eisenhowera. Oczywiście rejestr ten nie jest pełnym spisem lektury porucznika Józefa Lipińskiego. Zawsze do osiągnięć dochodził dzięki uporowi. Miał na przykład trudności w strzelaniu do celów powietrznych. Otwierał ogień za wcześnie, za daleko od celu. Trudno było więc trafić w małą sylwetkę. Mówi, że niełatwo było uzyskać precyzję oraz tzw. wyczucie. Dziś strzelanie do celów powietrznych i naziemnych nie jest dla niego problemem. Niedawno zdał egzamin na drugą klasę, teraz myśli o zdobyciu pierwszej.

Jest młodym pilotem, ma już jednak pewne doświadczenie, w powietrzu otarł się już nieraz o niebezpieczeństwo.

Wykonał zadanie i wracał już na lotnisko. Przed startem przypomniano mu, że miał korzystać z radiostacji bliższej, a w sytuacji szczególnej wzywać sąsiednie radionamierniki. Kiedy zdecydował się wracać, zapomniał o tych wskazówkach.

Obliczył różnicę w kursie. 60 stopni! Początkowo wydawało mu się, iż źle pracuje busola. Wtedy miał jeszcze pewność, że leci na własne lotnisko. Gdzieś w dole mignęła wstęga rzeki.

— Wisła — pomyślał. — Lecę więc dobrze.

Nie, to nie była Wisła. Ale o tym dowiedział się znacznie później, już na ziemi. Wątpliwości zaczęły się rodzić dopiero wtedy, gdy na próżno starał się doszukać w terenie znanych mu linii. Nie znał przesuwających się w dole punktów. Dla niego teren ten był pusty, nic mu nie mówił, a właściwie powiedział wszystko. Pilot nagle uświadomił sobie:

— Utraciłem orientację!

Refleks błyskawiczny.

— Co mówi instrukcja o wznowieniu orientacji?

Podszept ambicji:

— Czy po raz pierwszy wykonujesz to zadanie? Nie, musisz sam wznowić orientację, sam, rozumiesz!

— 520, ja 340, podaj wysokość — usłyszał głos kierownika lotów.

Podał wysokość. Moment zastanowienia, chwila rozwagi tak krótka jak rzut oka na wysokościomierz. Już miał meldować, że utracił orientację. Odrzucił jednak tę decyzję, tak szybko jak ją podjął.

Znów podszept ambicji:

— Meldować to znaczy przyznać się wobec wszystkich, żeś utracił orientację. Wstyd! Jak spojrzysz w oczy przełożonym i kolegom?

— Melduj! — głos rozsądku.

— Nie, wznawiaj sam! — głos ambicji. — Odprawy, omówienia... Ty jako przykład. Podporucznik Lipiński utracił orientację! Nie melduj!

Decyzja zapadła. Teraz musi liczyć się ze wszystkimi jej konsekwencjami. Przerwać łączność radiową z własnym lotniskiem, tak lecieć, by zatrzeć wszelkie ślady obecności jego samolotu w rejonach, w których nie powinien się znajdować.

Po pewnym czasie dostrzegł lotnisko. Rozpoznał sylwetki bombowców.

— To N. — radosna myśl. Ale dlaczego tylko dwa bombowce — rodzi się wątpliwość.

— Lądować?!

— Nie! — uśmiechnął się jak chłopiec, który chce spłatać komuś figla. Nie zastanawiał się nawet, że teraz zostawi ślad.

Przemknął srebrną błyskawicą tuż nad pasem startowym. Uśmiechał się jakoś dziwnie, nienaturalnie.

— Co myślą o nieznanej maszynie tam na lotnisku? Rozdzwonią się telefony, w eter popłyną meldunki... Co będzie, jak nie odnajdę własnego lotniska i zabraknie mi paliwa?

Nie był pewien czy to N. Za mało było bombowców, mogły znaleźć się tu przypadkowo. Wziął jednak kurs 180 stopni, na południe. Minęło kilka minut. W dole dostrzegł linię kolejową. Przypomniał sobie, że w rejonie własnego lotniska w warunkach dobrej widoczności mógł odczytać nazwę stacji. Teraz postanowił spróbować szczęścia.

Rozległe budynki. Z prawej strony wysoki komin. Budynek stacyjny — bardzo mały — barak. Nie udało się. Napisu nawet nie dostrzegł. Powtórzył manewr. Z tym samym skutkiem. Rzucił okiem na paliwomierz.

— Szkoda paliwa!

Wkrótce rozpoznał miasto. Kompleks zakładów huty. Ten rejon znał już dobrze. Kurs na lotnisko. Leciał z innego kierunku, niż powinien powracać z zadania. Zakręt na wschód, by zatrzeć ślady. Już niemal nad pasem zwrócił się do kierownika lotów:

— Zezwólcie na trzeci zakręt.

— O rany, skąd się tu wziąłeś!?

Po wylądowaniu dowiedział się, że dowódca niemal w tym momencie, kiedy on wznowił łączność, startował, by go odszukać.

Nie, nie chciał się przyznać, że utracił orientację. Twierdził, że wykonywał normalne zadanie. Nadszedł meldunek z lotniska, nad którego pasem startowym przeleciał. Nie było rady. Teraz musiał powiedzieć prawdę...

Koledzy mówili mu:

— Człowieku, utracić orientację i nie lądować na pierwszym zauważonym lotnisku?!

Było to w roku 1959. Nie trzeba chyba wyjaśniać, że porucznik pilot II klasy Józef Lipiński — dziś dowódca klucza — nie ma żalu do dowódcy, podziela również zdanie kolegów. Kończąc relacje o tamtym locie z perypetiami, mówi:

— To ostrzeżenie dla innych młodych, ambitnych, ale niedoświadczonych pilotów...

R. K.

Instruktor i jego uczniowie

Por. pil. Leopold Szargut

GDZIE jest Szargut?

— W powietrzu. Wkrótce wyląduje.

Obserwuję pas startowy. Może pilot maszyny, która właśnie podchodzi do lądowania, będzie moim rozmówcą? Trudno zgadnąć, bo nad pasem w krótkich odstępach czasu dostrzegam drugi... trzeci samolot. Ile ich jeszcze wyląduje, zanim zacznę rozmawiać z instruktorem pilotem drugiej klasy porucznikiem Leopoldem Szargutem?

Pogoda dobra. Więc trzeba odpowiednio ją wykorzystać. Na lotnisku jak zwykle w czasie takiego popołudnia normalny ruch. Normalny — to znaczy duży. Co kilka minut startuje lub ląduje samolot.

Lecz oto przykołował por. Szargut. Wychodzi z kabiny. Stawia jedną nogę na skrzydle. Wysoki, dobrze zbudowany mężczyzna. Okulary zsunął na czoło. Błyszczą w słońcu klamry spinające pasy spadochronu. Pilot stoi tak chwilę, jakby rozkoszował się świeżym, rzeźkim powietrzem.

Krótki odpoczynek przed następnym lotem.

— Więc obywatel porucznik znów startuje?

— Tak. Lecę na trasę.

— Sam?

— Nie, z podporucznikiem Skubijem. Kontroluję jego przygotowania do samodzielnych lotów na trasie. Poza tym pilot musi zapoznać się z rejonem lotów. Podporucznik Skubij miał przerwę w lotach.

— Ilu obywatel porucznik ma już wychowanków?

— Dwunastu. W tym dziewięciu uczniów, z których trzech wyszkoliłem osobiście.

— Czy wszyscy poszli w ślady swego nauczyciela — to znaczy zostali instruktorami?

— Nie, większość. Z tej dziewiątki tylko dwóch odeszło do pułków. Jak mnie dochodzą słuchy, sprawują się dobrze. W czasie ostatniej inspekcji wypadli bardzo dobrze.

— Słyszałem coś niecoś o pracy społecznej.

— Trudno mi powiedzieć, w jakim stopniu to, co robię można zaliczyć do pracy społecznej. Należę do partii. Jestem członkiem komitetu podstawowej organizacji partyjnej. Prowadzę zajęcia z żołnierzami służby zasadniczej.

— Przeżycia w powietrzu?

— Nie miałem jakichś szczególnych przeżyć i nie chciałbym mieć...

— To zrozumiałe...

— Bywają jednak różne sytuacje, które zapadają w pamięć. Przypominam sobie na przykład taki lot. Poleciałem z uczniem do strefy. Dwa przewroty...

— Czy to było zgodnie z programem?

— Załóżmy, że tak... Wylądowaliśmy. Jak wyglądał uczeń i jak wyglądała kabina — można się domyśleć. Uczeń bardzo przejął się tym lotem. Zmartwiony kilkakrotnie powtarzał, że już koniec jego lotniczej kariery, że nie nadaje się na pilota.

— Sprawdziły się te przewidywania po niefortunnym locie?

— Skądże. Dziś ów uczeń jest już instruktorem. Ale proszę o tym nie pisać. Mógłby mieć do mnie pretensje, że narażam go na żarty ze strony kolegów.

— Obywatel porucznik miał dziewięciu uczniów, więc trudno będzie rozszyfrować kto to był.

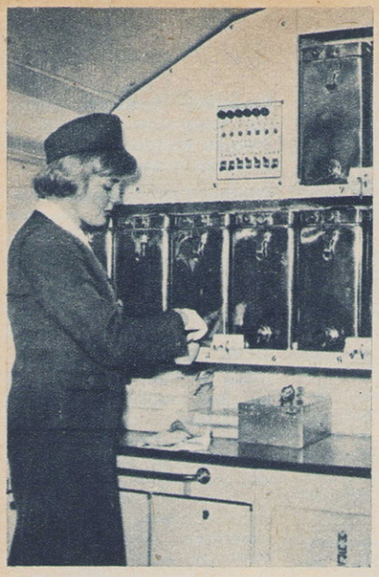
— Faktycznie. Raz uciekałem przed uczniem i, co gorsza, nie mogłem uciec...

— Na ziemi? Nie rozumiem.

— Nie, w powietrzu. Uczeń chciał mi pokazać, że nie może porozumieć się przez radio. Zbliżył się tak niebezpiecznie do mnie, że myślałem, iż lada moment maszyny się zderzą. Mówię mu przez radio, by nie pchał się na mnie. Nie poskutkowało. Nie od razu zrozumiałem, o co mu chodzi. Dodałem gazu i wyrwałem maszynę w górę. On za mną. Lecę w dół. On dokładnie powtarza mój manewr. Wreszcie zrozumiawszy przyczynę tej pogoni, w odpowiedniej chwili dałem mu znak gestem, żeby się nie martwił, bo wiem, jakie ma kłopoty. Wylądowaliśmy normalnie.

RAJMUND KULIŃSKI

Il-18 od kuchni



Chyba każda gospodyni chciałaby mieć w domu tak estetycznie urządzoną, tak dobrze wyposażoną i zelektryfikowaną kuchnię. Widzimy tu serię termosów na gorące napoje oraz tablicę rozdzielczą urządzeń podgrzewających.

DROGA do serca pasażera prowadzi przez żołądek" — maksyma ta już od dawna stała się wytyczną działania wszystkich towarzystw komunikacji powietrznej. Z chwilą nabycia czterosilnikowych Iłów-18 Polskie Linie Lotnicze „LOT" uzyskały znacznie lepsze możliwości konkurowania pod tym względem z liniami zagranicznymi. Zawdzięczamy to nowoczesnemu wyposażeniu tych samolotów także i pod względem „gastronomicznego zaplecza".

Kuchnia pokładowa na Ile-18 — to osobne pomieszczenie o wymiarach 2 × 3 m, sytuowane w tylnej części kadłuba. Podczas postoju na ziemi jest ono swego rodzaju przedpokojem tylnej kabiny pasażerskiej, przewidzianej dla klasy pierwszej. Dopiero, gdy na przednich ściankach kabiny ukażą się świetlne wezwania do zapięcia pasów, stewardessy mogą objąć w posiadanie swe królestwo.

Zadanie, jakie ma do spełnienia kuchnia pokładowa na samolocie, polega na zaopatrzeniu przeszło 80 pasażerów w posiłki, kawę i herbatę, napoje chłodzące i... alkoholowe. I wszystko to musi być podane w idealnie świeżym stanie i we właściwej temperaturze: herbata wrząca, napoje chłodzące z lodem itd.

„Kuchnia" Iła-18 nie jest kuchnią w pełnym znaczeniu tego słowa. Nie można tu na przykład przygotowywać gorących dań obiadowych. To raczej pomieszczenie, w którym zestawia się posiłki z elementów przygotowanych poprzednio w kuchni na lotnisku. Stamtąd to przywozi się na pokład samolotu 11 pojemników zawierających po 8 porcji śniadaniowych. W myśl wydanego 15 czerwca zarządzenia, śniadania jakie „LOT" daje swym pasażerom ważą pół kilograma i składają się z szynki, schabu, cielęciny, polędwicy, sardynki i pół jajka na sałatce, sera, bułeczek, masła, ciasta i owoców, a do tego dochodzą napoje — kawa lub herbata. Na pokładzie samolotu Polskich Linii Lotniczych „LOT" pasażer może jeszcze bezpłatnie otrzymać pewne ilości cukierków, czekoladek, drobnych ciasteczek, mleko do kawy, wodę mineralną i sok owocowy.

Jeszcze tylko położyć sztućce, zrobić ostatnią „kosmetykę" tacki i... Foto: Z. Jóźwiak (3)

oto uśmiechnięta stewardessa PLL „Lot", Katarzyna Wodzicka, podaje apetyczne i posilne śniadanko.

Budowa pojemników, w których dowozi się posiłki na samoloty, oparta jest na zasadzie termosu: można w nich przechowywać żywność w stanie chłodnym lub gorącym, przy czym w ciągu trzech godzin ich temperatura nie ulegnie praktycznie żadnym zmianom.

Na pokład samolotów trzeba jeszcze dowieźć 6 termosów na płyny, o pojemności 5 litrów każdy. W momencie wstawienia na odpowiednie miejsce w kuchni pokładowej zostają one podłączone do urządzeń podgrzewających. W większości z nich można otrzymać temperaturę rzędu 100 stopni Celsjusza, a więc wystarczającą do zagotowania wody, w innych natomiast otrzymujemy nawet temperaturę 200°. Inny termos, pojemności również 5 litrów, zawiera lód dodawany do napojów chłodzących.

Pamiętajmy jeszcze o kilku skrzynkach z butelkami wody mineralnej i sokiem pomarańczowym, o pewnej ilości wódki i winiaku. Ogólna waga zapasów żywności, jakie zabiera na rejs samolot Il-18, przekracza 200 kilogramów.

W skład wyposażenia kuchennego Iła-18 wchodzi jeszcze składany stół do kompletowania posiłków, a także biegnący wzdłuż wszystkich ścian pomieszczenia „kredens" — ścienna szafka, w której przechowuje się składane stoliki dla pasażerów, sztućce, zapasowe naczynia itd.

Ponieważ kabina pasażerska Il-18 ma prawie 20 metrów długości, do obsługi pasażerów w przedniej, położonej najdalej od kuchni kabinie stosuje się jeszcze specjalny wąski wózeczek, na który stewardessa może załadować większą ilość tacek i butelek, by następnie rozdzielać je wśród pasażerów.

Kuchnia pokładowa wyposażona jest jeszcze w telefon służący do porozumiewania się stewardess z resztą załogi oraz mikrofon pokładowego urządzenia radiowego, przy pomocy którego mogą one przekazywać informacje pasażerom.

Pojęcie „kuchenne schody" przeszło z architektury do języka potocznego. Il-18 ma także swoje osobne „kuchenne schody". Specjalne dodatkowe wyjście zapewnia swobodę ruchu stewardessom bezpośrednio po wylądowaniu, jak również znacznie ułatwia i przyspiesza załadowanie kuchni podczas krótkich często postojów samolotów w obcych portach. (R. S.)

Takie śniadanko smakować będzie wyśmienicie.

LOTNICTWO + ZAGRANICA

SPORT SPADOCHRONOWY

ZSRR. Na lotnisku mińskiego aeroklubu DOSAAF – Borowaja, odbyły się mistrzostwa spadochronowe Białoruskiej SRR, w których wzięli udział sportowcy DOSAAF i z jednostek lotniczych białoruskiego okręgu wojskowego. Pierwsze miejsce i tytuł mistrzyni republiki zdobyła studentka mińskiego instytutu kultury fizycznej Walentyna Dieriabina.
Jugosławia. Skoczek spadochronowy z Titogradu – Petar Debić wykonał w dniu 24 czerwca br. dzienny skok na celność lądowania z wysokości 1 500 m, z opóźnionym otwarciem spadochronu, osiągając wynik 1 m 30 cm średniej odległości od środka koła. Jest to nowy rekord Jugosławii. (Poprzedni należał do I. Milovanovskiego – 2 m 10 cm).

SPORT SAMOLOTOWY

ZSRR. Do radzieckich pilotów sportowych należy obecnie 66 rekordów międzynarodowych, z których 39 ustanowionych zostało w roku ubiegłym. W roku bieżącym lotnicy radzieccy ustanowili 4 nowe rekordy międzynarodowe. Jedynym na świecie posiadaczem 30 rekordów międzynarodowych jest Iwan Suchomlin.
FAI. Zatwierdzony został oficjalnie rekord międzynarodowy pilota amerykańskiego Leroy A. Heatha, który na dwusilnikowym samolocie odrzutowym North American A3J-1 „Vigilante" osiągnął wysokość 27 874 m.
Szwajcaria. Z hangaru na lotnisku w Grenchen dwaj chłopcy (17 i 19-letni) ukradli samolot sportowy zamierzając na nim dokonać lotu do Hiszpanii. Jeden z nich, uczeń ślusarski, był początkującym pilotem. Samolot, tuż po wystartowaniu, runął na ziemię z małej wysokości. Obu amatorów przygód, z których jeden został zraniony, ujęła policja.

SZYBOWNICTWO

Jugosławia. W rezultacie IX Szybowcowych Mistrzostw Jugosławii, jakie odbyły się na lotnisku centrum Vrsac, pierwsze miejsce zajął Joże Mrak (Vrsac) – 7 033 pkt, drugie Mladen Berković (Belgrad) – 6 782 pkt, trzecie Vasilije Stepanović (Belgrad) – 6 578 pkt. Nasz reprezentant Jerzy Dąmbski zajął 6 miejsce, z sumą punktów 6 409. Na mistrzostwach rozegrano 8 następujących konkurencji: docel – powrót 156 km, trójkąt 100 km, trójkąt 200 km, docel 170 km, trójkąt 200 km (drugi raz), docel 78 km, docel – powrót 140 km, dwukrotny trójkąt 100 km.

SPORT ŚMIGŁOWCOWY

ZSRR. Spośród 37 istniejących międzynarodowych rekordów śmigłowcowych 16 należy do pilotów radzieckich. Wszystkie trzy kobiece rekordy międzynarodowe, zatwierdzone przez FAI na początku br. należą również do pilotek radzieckich: Tatiany Russjan, Anny Geppener i Iriny Gurowej.
USA. Śmigłowiec Sikorski HSS-2 ustanowił nowy rekord świata prędkością 310,4 km/h.
FAI. Zatwierdzony został oficjalnie międzynarodowy rekord kobiecy w przelocie odległościowym po linii prostej – 653,12 km, ustanowiony przez Dorę Dougherty (USA) na śmigłowcu Bell-47G w dniu 10.II. br. oraz rekord wysokości – 5 908,86 m, ustanowiony przez tę samą pilotkę na tym samym śmigłowcu w dniu 8.II. br.

MILITARIA

Włochy. Trwają próby zastosowania rakiet startowych w samolocie szturmowym Fiat G-91, w celu wydatniejszego skrócenia rozbiegu maszyny.
USA. Sensacją (niemiłą dla producentów amerykańskich) stały się plany ministerstwa obrony USA – przezbrojenia jednostek szturmowych lotnictwa amerykańskiego w nowy sprzęt. Jak bowiem stwierdzili wojskowi fachowcy amerykańscy, samoloty produkowane w USA są zbyt skomplikowane, zbyt zależne od bliskich lotnisk i za drogie. Jak wynika z oficjalnych enuncjacji, największe szanse wejścia na uzbrojenie lotnictwa szturmowego USA mają odrzutowce włoskie Fiat G-91, które zostaną gruntownie przebadane w bazie Nellis (Nevada). Obok nich próbom poddane zostaną również maszyny Douglas A4D „Skyhawk" i Northrop N-156. Dowództwo lotnictwa amerykańskiego stawia przed „idealnym" szturmowcem następujące wymagania: zdolność do startu i lądowania na powierzchniach trawiastych, miękkich i podmokłych, względną niezależność od doskonale wyposażonych pomocniczych lotnisk przyfrontowych, nieskomplikowane uzbrojenie i wyposażenie nawigacyjne, taniość eksploatacji. Stwierdzono niedwuznacznie, iż dotychczas używane w lotnictwie USA maszyny szturmowe (i nie tylko szturmowe – myśliwskie również) całkowicie nie nadają się do celów bezpośredniego wsparcia w walce jednostek lądowych.

TRANSPORT I KOMUNIKACJA LOTNICZA

USA. Tytułem próby linie Eastern Airlines uruchomią na najbardziej uczęszczanych liniach USA: Nowy Jork – Boston i Nowy Jork – Waszyngton komunikację pasażerską bez uprzedniego zamawiania miejsc w samolotach. Bilety (ceny obniżone) kupować się będzie przy wejściu do samolotów. Próba będzie trwać przez okres 6 miesięcy. Do komunikacji użyte zostaną samoloty „Super-Constellation" i DC-6B. Czas lotu na obydwóch liniach – około 1 godziny.

● Pierwsze loty odbył nowy dwuwirnikowy śmigłowiec seryjny Boeing Vertol-107. Maszyna przeznaczona jest dla nowojorskich śmigłowcowych linii dowozowych (z lotnisk do centrum miasta).

● Prototyp znanego dziś na świecie samolotu odrzutowego Boeing-707 otrzymał obecnie nowe zadanie: odbywa loty doświadczalne z piątym silnikiem odrzutowym, który zamontowano po lewej stronie tylnej części kadłuba, w takiej pozycji jak u znajdującego się w budowie nowego trójsilnikowego samolotu Boeing-727.

Anglia. W zakładach Armstrong Whitworth rozważana jest budowa dwupokładowego samolotu do przewozu 32 pasażerów i ośmiu samochodów ciężarowych lub 114 pasażerów. Maszyna, nazwana AW-670 „Airbus – Air Ferry", będzie dalszym rozwinięciem znanej „Argosy". Napęd – 4 silniki turbośmigłowe. Prędkość – 386 km/h (z ładunkami i pasażerami) lub 434 km/h (z pasażerami).

● Budowany obecnie odrzutowiec pasażerski na dalekie trasy Vickers Super VC-10 wytwarza swymi czterema silnikami tak wielki hałas, że linie lotnicze BOAC, które już zamówiły 10 tego typu samolotów, zamierzają zredukować swe zamówienie, chcąc być w zgodzie z panującymi przepisami odnośnie maximum hałasu wytwarzanego przez silniki lotnicze.

ZSRR. Silnemu zwiększeniu uległ ruch pasażerski na międzynarodowej trasie Moskwa – Pekin. Jak podaje statystyka – obroty na tej trasie podwoiły się w porównaniu z rokiem ubiegłym. 70-osobowe samoloty Tu-104A zastąpione zostały przez Tu-104B, mogące zabrać 100 pasażerów. Loty odbywają się obecnie 3 razy tygodniowo.

Kongo. Rząd premiera Gizengi w prowincji wschodniej (Stanleyville) utworzył nowe niezależne towarzystwo komunikacji lotniczej pod nazwą Transports Aériens Congolais. Samoloty zamierza towarzystwo zakupić w Związku Radzieckim. Będą to prawdopodobnie Iły-18.

Włochy. Zakłady Piaggio rozpoczną licencyjną budowę amerykańskiego samolotu Douglas PD-808. Napęd – dwa silniki odrzutowe umieszczone po obu stronach tylnej części kadłuba, prędkość – 800 km/h na wysokości 12 000 m.

India. W Indii istnieją obecnie dwa wielkie towarzystwa komunikacji lotniczej: Air India International – działające w skali międzynarodowej oraz Indian Airlines Corporation – działające w skali krajowej. Obydwa towarzystwa powstały w r. 1948, po uzyskaniu niepodległości Indii. Pierwsze towarzystwo zatrudnia 5 000 pracowników drugie – 10 000. Samoloty Air India International przewiozły w r. 1959 ogółem 89 385 pasażerów, wykonując 55 milionów tonokilometrów. W tym samym roku Indian Airlines Corporation miały na swym koncie 644 644 pasażerów i 100 milionów tonokilometrów. Air India International utrzymują połączenia lotnicze z Europą, Ameryką Północną, Afryką i Australią, eksploatując m. in. samoloty Boeing-707.

List od przyjaciół z NRD

Schönhagen, 4 lipca 1961 r.

Wielce Szanowny Kolego Konieczny!

W sierpniu roku 1960 Adolf Daumann i Gerhard Wissmann mieli w Lesznie przyjemność poznać Pana osobiście i przyjrzeć się pracy redakcji „Skrzydlatej Polski". Obecnie zwracamy się do Pana z prośbą. Jest mianowicie naszym obowiązkiem, po wykonaniu przez pilotów NRD dwóch rekordowych lotów w dniu 20 czerwca br., wyrazić wszystkim polskim kolegom lotnikom i polskiej ludności podziękowanie.

W dniu 20 czerwca br. utworzyły się doskonałe warunki meteorologiczne, które — dzięki przychylnemu stosunkowi polskich władz państwowych i Aeroklubu PRL — umożliwiły nam pobicie dwóch rekordów i zdobycie sześciu diamentów za przeloty otwarte ponad 500 km. Adolf Daumann przelotem docelowym 665 km (Schönhagen — Świdnik) ustanowił nowy rekord ogólnoniemiecki, zaś Udo Elke przelotem otwartym 630 km — nowy rekord Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Zdajemy sobie sprawę, że osiągnięcia te możliwe były tylko dzięki istnieniu przyjacielskich, dobrosąsiedzkich stosunków między Polską i NRD. Rekordy te, ustanowione przy Waszej pomocy, będziemy zawsze traktować jako wyraz niemiecko-polskiej przyjaźni. Jednakże jeszcze piękniejsza od radości z pobicia rekordów jest świadomość, że znaleźliśmy w Polsce wielu przyjaciół. Nasi piloci byli wzruszeni gotowością do pomocy i przyjaźnią okazywaną im przez polską ludność i polskich pilotów. Jesteśmy upoważnieni przez nich do przekazania — na Pańskie ręce — przyjaciołom z Polski naszego serdecznego podziękowania.

Jesteśmy głęboko przeświadczeni, że dzięki istnieniu przyjacielskiej współpracy Polska i Niemiecka Republika Demokratyczna — mocno wzajemnie się wspomagając — nadal będą budować piękną przyszłość. Nasze loty są również dobitnym przykładem tego, że granica na Odrze i Nysie nie tylko nas nie dzieli, lecz jest granicą przyjaźni i współpracy, mostem pokoju. Dla pokojowej przyszłości Europy wielkie znaczenie ma fakt pogłębiania się przyjaznych stosunków między Polską i NRD, szczególnie w sytuacji, gdy w Niemczech zachodnich mnożą się wystąpienia odwetowców, którzy przy poparciu rządu NRF domagają się rewizji granic i próbują zatruć atmosferę w Europie. Myśl, że Związek Radziecki i inne państwa socjalistyczne jeszcze w tym roku podpiszą traktat pokojowy z całymi Niemcami lub z NRD, jest dla nich nie do zniesienia. Dlatego wkroczyli na drogę prowokacji, które jednak rozbijają się o naszą przyjaźń i ścisłą współpracę całego obozu państw socjalistycznych.

W czasie pobytu w Waszej ojczyźnie — w Lublinie, Radomiu, Rusinowie, Częstochowie, Kielcach, Lesznie i innych miejscowościach — gdy byliśmy tak serdecznie przyjmowani, zrodziła się w nas chęć zrewanżowania się za Waszą gościnność. Niestety, los tak sprawia, iż wiatr w naszych rejonach częściej wieje z zachodu na wschód, niż ze wschodu na zachód. Zdarzają się jednak sytuacje, kiedy możliwe są dalekodystansowe przeloty w kierunku zachodnim. Mamy tu na myśli jednego z polskich pilotów, który w roku 1959 przeleciał z Białegostoku aż nad Odrę i lądował przy granicy o godzinie 15.00. Mamy nadzieję, że podobne warunki znów się powtórzą i również nasi polscy przyjaciele będą mogli zrobić jak najbardziej korzystny użytek z zezwolenia na przelot granicy do NRD. Może uda się wówczas któregoś dnia Waszym pilotom, przy wietrze północno-zachodnim lub zachodnim, startując z naszego terytorium, przekroczyć po raz pierwszy na szybowcu granicę 900 lub 1 000 km. Także i tego rodzaju przeloty traktowalibyśmy jako wyraz naszych przyjacielskich stosunków.

Będziemy Panu bardzo zobowiązani za wyrażenie na łamach „Skrzydlatej Polski" naszych podziękowań dla polskich przyjaciół.

Zasyłamy serdeczne pozdrowienia.
W imieniu niemieckich pilotów:
(—) FLIEGAUF (—) DAUMANN
(—) WISSMANN

London Airport — widok ogólny.

PORTY LOTNICZE DO KTÓRYCH LATAJĄ SAMOLOTY „LOTU"

(4)

NASTĘPCA CROYDONU HEATHROW

LONDYN–HEATHROW (London Airport). Znak umowny LON. Położenie: 51° 28' szerokości północnej, 0° 33' długości zachodniej. Wysokość nad poziom morza — 24 m. Odległość od centrum miasta – 22 km. Komunikacja przy pomocy kolei i autobusów.

PRZED wojną jednym z najruchliwszych centrów europejskiego ruchu lotniczego było słynne londyńskie lotnisko Croydon. Już jednak w okresie wojny zorientowano się, że będzie ono zbyt małe dla potrzebujących coraz większego rozbiegu nowoczesnych samolotów i zbyt ciasne dla przewidywanego ruchu powietrznego stolicy brytyjskiego imperium. Toteż, gdy w roku 1943 przystąpiono w Heathrow do budowy wielkiej bazy lotnictwa transportowego RAF, jej projektantom od początku przyświecała myśl ulokowania tu po wojnie nowego portu lotniczego Londynu.

Prace budowlane rozpoczęto w maju 1944 roku, jednak w momencie ukończenia wojny lotnisko nie było jeszcze gotowe do użytku. Dokończeniem budowy zajęły się władze cywilne i dzień **1 stycznia 1946 roku** przeszedł do historii jako moment otwarcia London Airport, który od roku 1950 jest najruchliwszym portem lotniczym Europy. Drugie londyńskie lotnisko — Gatwick, ma tylko lokalne znaczenie.

London Airport należy do tych nielicznych lotnisk, w których dworzec pasażerski znajduje się w środku lotniska, otoczony krzyżującymi się pasami startowymi. Dojazd do niego prowadzi zatem częściowo tunelem. Zabudowania dworca lotniczego wraz z bazami remontowymi towarzystw BEA i BOAC tworzą całe miasteczko, w którym **zatrudnionych jest 27 tysięcy osób.**

Główny dworzec pasażerski, aczkolwiek dysponujący licznymi poczekalniami, kawiarniami, restauracjami, stoiskami handlowymi itd., przeznaczony jest jednak raczej do możliwie szybkiego i sprawnego wyekspediowania pasażerów na samoloty lub do miasta.

Zupełnie inne, sugestywne wrażenie zadomowienia sprawia druga z zasadniczych budowli portu, tzw. Queens Building. Przeznaczony zasadniczo z jednej strony dla załóg samolotów i urzędników linii lotniczych, z drugiej zaś — dla zwiedzających lotnisko i odprowadzających, ma on piękny ogród wiszący, specjalną halę wystaw, czytelnie, zaciszne bary, liczne restauracje, bufety, sale zabaw dla dzieci itd. Skłonni do ekskluzywności Anglicy wyodrębnili jedną z restauracji i przeznaczyli ją wyłącznie dla kapitanów statków powietrznych. Z platformy roztacza się wspaniały widok na wszystkie strony rozległego ruchliwego lotniska.

W północnej części portu znajdują się jeszcze zabudowania mniejszego dworca, obsługującego w zasadzie ruch międzykontynentalny. Ponieważ jednak kołujące tu samoloty zakłócają ruch na przyległym pasie startowym numer 1, przystąpiono do budowy jeszcze jednego dworca. Stanie on również w centrum lotniska i będzie mógł przyjąć 2 i pół miliona pasażerów w ciągu roku.

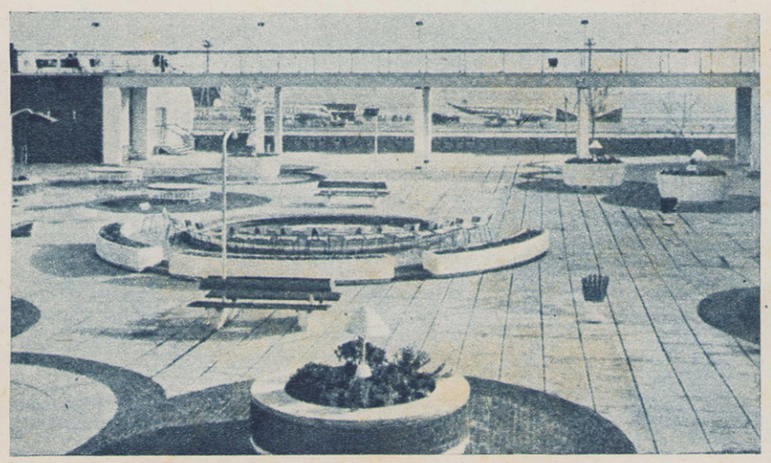
Port londyński jest główną bazą dwóch największych brytyjskich towarzystw komunikacji powietrznej: British European Airways oraz British Overseas Airways Corporation. Baza pierwszego z nich rozciąga się na przestrzeni 4 hektarów; dwa hangary, z których każdy ma **powierzchnię dwa razy większą niż boisko piłki nożnej,** mogą pomieścić 60 samolotów. Do BOAC należą 4 dalsze hangary, których ciekawostką architektoniczną są prawie **100-metrowej szerokości drzwi.** W hangarach może się zmieścić 12 największych spośród używanych obecnie samolotów.

Pięć pasów startowych ma następujące wymiary: 2916 × 91 m, 2840 × 91 m, 2357 × 91 m, 2300 × × 91 m, 1910 × 76 m.

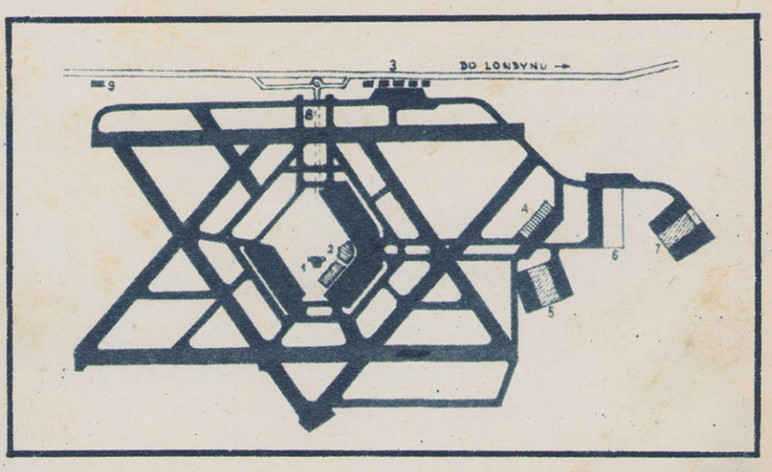
Nad lotniskiem dominuje 42-metrowej wysokości masyw z czerwonej cegły — wieża kontrolna. Wyposażenie do lądowania w złych warunkach atmosferycznych obejmuje radar kontroli obszaru, który prowadzi samoloty do 10 km od lotniska, gdzie rolę jego przejmuje radar lądowania (Precision Approach Radar). Przy pomocy jego wskazań kontroler z wieży udziela pilotowi instrukcji, sprowadzając go do wysokości 40 m. Po wylądowaniu zajmuje się samolotem inny kontroler, który również dysponuje specjalną aparaturą radiolokacyjną. Przy prowadzeniu samolotu po drogach dojazdowych stosuje się system blokady (zbliżony do stosowanego na kolejach): zapalające się na pasach zielone światełka wskazują pilotowi najkrótszą drogę do wolnego stanowiska przy dworcu pasażerskim,

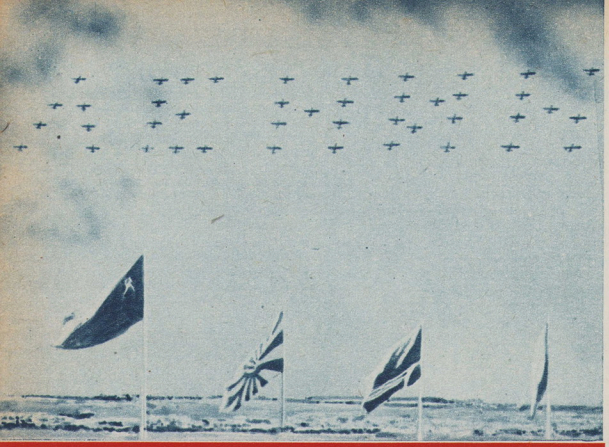
DOKOŃCZENIE NA STR. 13

Do osobliwości Heathrow należą bezsprzecznie wiszące ogrody na tarasie Queens Building.



Schemat zabudowań i dróg startowych portu Londyn — Heathrow.





Grupa samolotów Jak-18 w szyku tworzącym na niebie nazwisko twórcy Partii Komunistycznej i państwa radzieckiego — Lenina.

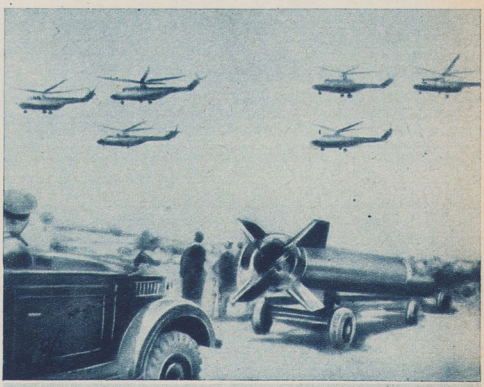
Wielka parada lotnictwa radzieckiego, jaka odbyła się nad lotniskiem Tuszyno pod Moskwą w dniu 9 lipca 1961 r., stała się dla zachodnich obserwatorów prawdziwym szokiem i sensacyjnym widowiskiem. Związek Radziecki zademonstrował olbrzymią siłę swego lotnictwa, pokazując m. in. ponad 10 typów najnowszych maszyn wojskowych, których ogromna prędkość i uzbrojenie nie mają sobie równych na całym świecie. Pokaz siły lotnictwa ZSRR był jednocześnie dobitnym znamieniem siły obronnej całego obozu socjalistycznego, stojącego na straży pokoju świata.

Zdjęcia do niniejszego fotoreportażu zaczerpnięte zostały z pism radzieckich „Krasnaja Zwiezda", „Sowietskij Patriot" i „Ogoniok".

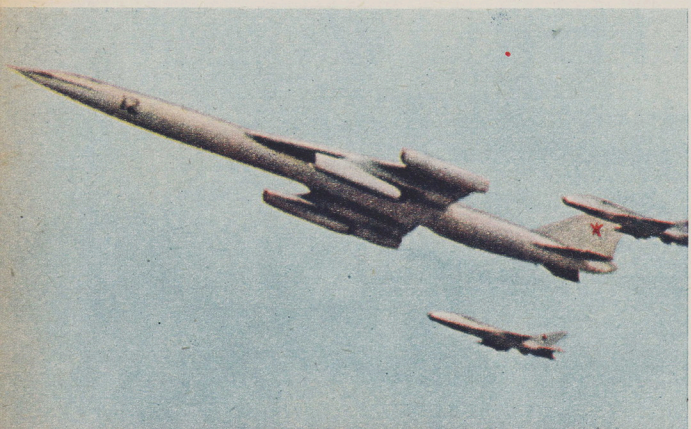
Widzowie podziwiają napowietrzne popisy gimnastyczne na trapezach podwieszonych u kadłubów śmigłowców.

TUSZYNO

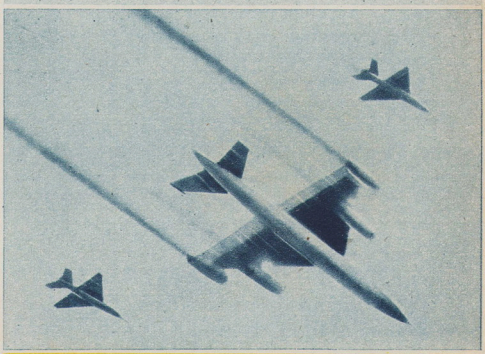
1961



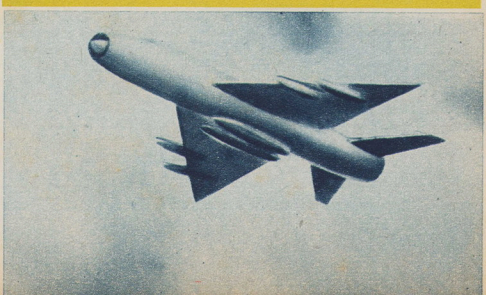
Potężne rakiety bojowe już wyładowane — śmigłowce transportowe odlatują.



Wyżej: Olbrzymi czterosilnikowy bombowiec naddźwiękowy lecący w asyście dwóch myśliwców odrzutowych. Niżej: Pokaz krótkiego startu myśliwca odrzutowego przy użyciu rakiet dodatkowych.

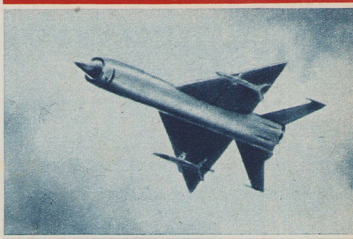


Wyżej: Przelot bombowca odrzutowego najnowszej konstrukcji w asyście dwóch myśliwców naddźwiękowych. Niżej: Nowy typ myśliwca naddźwiękowego uzbrojonego w rakiety.

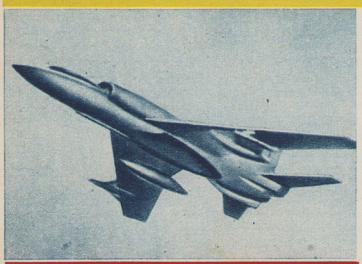


Śmigłowiec-dźwig powietrzny transportuje domek.

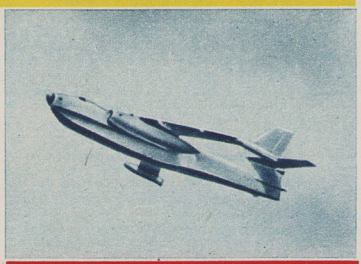
Myśliwiec odrzutowy.



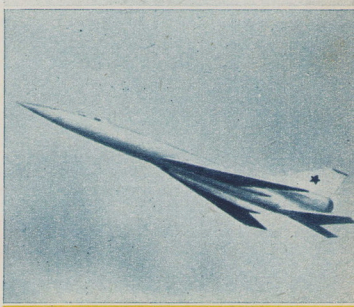
Pościgowiec odrzutowy „delta" z rakietami.



Naddźwiękowy myśliwiec uzbrojony w rakiety



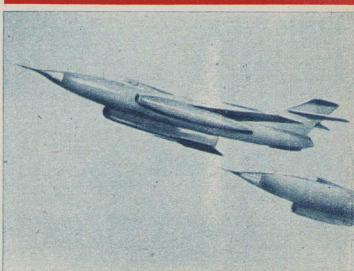
Dwusilnikowy wodnosamolot odrzutowy.



Jeden z nowych odrzutowców.

Pokaz przylotu grupy ciężkich śmigłowców transportowych wraz z lądowaniem na lotnisku i wyładunkiem rakiet.

Dwuwirnikowy śmigłowiec kombinowany „wintokryl".



Dwusilnikowy myśliwiec odrzutowy.

POLSKA POCZTA SZYBOWCOWA

Z OKAZJI obchodów 1000-lecia Państwa Polskiego Koło Polskiego Związku Filatelistów nr 24 przy Zarządzie Głównym Aeroklubu PRL zorganizowało w miesiącu lipcu br. dwa przewozy poczty szybowcowej. Przewóz specjalnych przesyłek szybowcowych odbył się pod hasłem: „Poczta Szybowcowa z okazji obchodów 1000-lecia Państwa Polskiego".

Do lotów dopuszczone zostały listy i karty pocztowe opatrzone okolicznościowymi nalepkami z nadrukiem „Przesyłka szybowcowa — 2 zł". Okolicznościowe nalepki — wykonane w trzech kolorach — przedstawiają sylwetkę szybowca na tle chmur.

Start szybowców ze specjalną pocztą odbył się z miejsc historycznie związanych z powstaniem zaczątków Państwa Polskiego.

Pierwszy start odbył się w dniu 10 lipca br. z przygodnego lądowiska starego grodu państwa Polan — Kruszwicy.

Lot odbył się na szybowcu „Bocian". Szybowiec pilotował Jerzy Popiel — dwukrotny szybowcowy mistrz Polski i wicemistrz świata. Legendarny książę gnieźnieński Popiel doczekał się uskrzydlonego imiennika, który lotem znad Mysiej Wieży powiózł pocztę szybowcową do odbiorców w kraju i za granicą.

Specjalna poczta szybowcowa obejmowała łącznie 1361 listów i kart pocztowych.

Lot z Kruszwicy jest kolejnym 11 lotem poczty szybowcowej i kontynuuje tego rodzaju pocztę lotniczą zapoczątkowaną w Polsce w roku 1958. Pierwszy lot poczty szybowcowej wykonany został w dniu 18 czerwca 1958 roku z Leszna do Ostrowa Wlkp. z okazji rozgrywanych w Polsce VII Szybowcowych Mistrzostw Świata. W czasie rozgrywania VII Szybowcowych Mistrzostw Świata wykonano dalsze cztery loty poczty szybowcowej: z okazji odbywającego się w Osiecznej koło Leszna VII Kongresu OSTIV oraz zorganizowanej w Lesznie wystawy filatelistycznej pn. „Filsport".

Kolejne loty poczty szybowcowej — piąty, szósty i siódmy — odbyły się z Leszna w czasie i z okazji rozgrywanych w roku 1959 V Szybowcowych Mistrzostw Polski. Szybowce z pocztą pilotowali znani wyczynowcy, m.in. Adam Witek i Jerzy Adamek.

W roku 1960 zorganizowano dwa dalsze przewozy poczty szybowcowej. IX lot poczty szybowcowej odbył się z okazji XVII Igrzysk Olimpijskich w Rzymie, zaś X z okazji 100-cia polskiego znaczka pocztowego. Obie przesyłki nadawane były do przewozu szybowcem w Warszawie na wystawie filatelistycznej pn. „Polska 60".

W dniu 17 lipca br. z lotniska filii Aeroklubu Poznańskiego w Gnieźnie wystartował znany pilot ziemi wielkopolskiej Rajmund Jakub, celem przewiezienia kolejnej, XII poczty szybowcowej. Specjalna poczta szybowcowa obejmowała łącznie 2135 listów i kart pocztowych.

Reprodukujemy interesującą kartę pocztową lotu z Kruszwicy. Karta — oprócz normalnego ofrankowania ekspressowego — posiada okolicznościową nalepkę i numer porządkowy przesyłki oraz jest odpowiednio ostemplowana. Specjalny stempel pocztowy z Mysią Wieżą czyni przesyłkę jeszcze bardziej oryginalną. W rogu karty pocztowej wkomponowane jest zdjęcie Jurka Popiela. Przesyłki z Gniezna różnią się w zasadzie tylko innym dobraniem kolorów analogicznej nalepki okolicznościowej.

Polska poczta szybowcowa, owoc współdziałania szybowników z filatelistami, znana już jest nie tylko w granicach naszego kraju. Kolejne loty z Kruszwicy i Gniezna są oryginalnym symbolem popularyzującym obchody 1000-lecia Państwa Polskiego.

Śmigłowiec startuje do lotu szkolnego

NIEWIELKIE miasteczko Świdnik zyskało już sobie dość duży rozgłos w świecie lotniczym. Tutaj szkolili się jedni z pierwszych polskich pilotów śmigłowcowych. Tu także pobierali edukację liczni goście z zagranicy. Jednym z nich był wyszkolony w roku 1959 pilot rumuński — Aurel Damian. Później latali Finowie — Harri Voutilainen i Pentti Nurmesniemi, a ostatnio Węgrzy.

Polscy instruktorzy „eksportowali" także sztukę pilotażu śmigłowcowego poza granice naszego kraju. Ryszard Kosiot prowadził szkolenie w Bułgarii, Czechosłowacji i NRD, Stanisław Wiącek w młodej Republice Indonezji, a Stanisław Gajewski za oceanem uczył latania na SM-1 Brazylijczyków.

Dziś zamieszczamy fotoreportaż ze szkolenia pilotów węgierskich w Polsce.

Po godzinach spędzonych w sali wykładowej, pierwsze zajęcia na lotnisku. Nawet najlepiej opanowane wiadomości teoretyczne trzeba ugruntować bezpośrednio na sprzęcie. Wyposażenie kabiny jest bogate i niełatwo wszystko zapamiętać. Instr. Stanisław Gajewski (w głębi) wyjaśnia wszystkie wątpliwości.

Każdy lot wymaga omówienia. W końcowej fazie szkolenia piloci przeprowadzają je często sami, instruktor tylko koryguje ewentualne błędy. Piloci Jànos Pàvics, Ferenc Emperger i Dezsö Antalóczy słuchają z uwagą swego kolegi pil. Jànosa Bàko, omawiającego warunki prawidłowego lądowania na śmigłowcu.

Pilot Jànos Bàko w czasie kursu miał najlepsze oceny. Cieszy się, że także loty egzaminacyjne wykonał bezbłędnie. Po powrocie do swej ojczyzny, już niedługo sam będzie szkolił pilotów węgierskich. Tekst i zdjęcia: TADEUSZ CHWAŁCZYK

II HARCERSKIE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH W POZNANIU

W DNIU 1 czerwca 1961 r. na lotnisku cywilnym w Ławicy - Poznań odbyły się II Harcerskie Zawody Modeli Latających, zorganizowane przez Zespół Lotniczy HOT Komendy Chorągwi Wielkopolskiej ZHP.

W zawodach wzięły udział następujące drużyny i zastępy: 34 Poznańska Drużyna Lotnicza im. Żwirki i Wigury — Poznań-Jerzyce, 1 Harc. Drużyna Lotnicza im. Henryka Dąbrowskiego — Poznań-Grunwald, Drużyna Zuchów „Małych Lotników" z hufca Poznań-Grunwald, Zastęp Lotniczy 50 Pozn. Drużyny Harcerzy — Poznań-Stare Miasto, Zastęp Lotniczy 6 Drużyny Harcerzy z hufca Konin. Ogółem startowało 37 zawodników. Zgłoszono następujące modele: w klasie „Jaskółka" — 37 modeli, w klasie „Młodzik" — 8, a w klasie „Bocianek" — 10 modeli.

Dużym sukcesem zakończył się występ drużyny **„Małych Lotników" z hufca Poznań-Grunwald**, która zajęła I miejsce. Drugie uzyskała **34 Drużyna Lotnicza im. Żwirki i Wigury z hufca Poznań - Jerzyce**, trzecie — **1 Harcerska Drużyna Lotnicza im. gen. Henryka Dąbrowskiego z hufca Poznań-Grunwald.**

W klasyfikacji indywidualnej również przodowali najmłodsi, i tak: I — zuch **Zenon Świtała** z Drużyny „Małych Lotników", II — dh **Marian Knapkiewicz** z 34 Druż. Lotn., III — zuch **Wojciech Wojciechowski** z Drużyny „Małych Lotników". Zwycięzcy otrzymali nagrody rzeczowe i dyplomy.

JÓZEF DERDA

GKBWL WYJAŚNIA

W ZWIĄZKU z listem skoczków spadochronowych Aeroklubu Warszawskiego zamieszczonym w „Skrzydlatej Polsce" nr 27(521) z dnia 2 lipca 1961 r. wyjaśniam co następuje:

1. Główna Komisja Badania Wypadków Lotniczych po rozpatrzeniu wypadku z dnia 13.IX.60 r. jaki miał miejsce w Aeroklubie Warszawskim (z grupy dziewięciu skoczków skaczących z samolotu An-2 trzech skoczków lądowało w Wiśle) oraz w oparciu o inne meldunki dotyczące nie zamierzonego lądowania w Wiśle, wykonujących skoki nad lotniskiem Gocław skoczków, postawiła następujący wniosek, by:

„Do czasu opracowania przez **Aeroklub Warszawski** warunków, przy jakich mogą być wykonywane skoki spadochronowe z pełną gwarancją nielądowania w Wiśle, skoki spadochronowe na tym lotnisku o d b y w a ł y się jedynie przy zabezpieczeniu skoczków w kamizelki ratownicze".

2. Treść orzeczenia GKBWL została przesłana Zarządowi Głównemu APRL oraz kierownictwu Aeroklubu Warszawskiego w dniu 18 **listopada 1960 r.**

3. Projekt opracowanych przez Aeroklub Warszawski warunków prowadzenia skoków na lotnisku Gocław wpłynął do Departamentu Lotnictwa Cywilnego d o p i e r o 8 **czerwca 1961 r.** przy piśmie APRL L.dz. BHL IIc/392/61.

4. DLC po omówieniu projektu z zainteresowanymi zatwierdził go i przesłał do APRL w dniu 17 **czerwca 1961 r.** przy piśmie L.dz. KLC-2b-1/18/61.

Przebieg sprawy przedstawiony w przesłanym do Redakcji liście skoczków spadochronowych mija się więc z prawdą, gdyż:

1. Skoki na lotnisku Gocław nie były zawieszone.

2. Za długotrwałe opracowanie instrukcji (prawie przez 7 miesięcy) ponosi odpowiedzialność Aeroklub Warszawski (patrz punkt 2 i 3 niniejszego pisma), a praktycznie kierownictwo Sekcji Spadochronowej podpisane pod listem do „Skrzydlatej Polski".

3. Skład Głównej Komisji Badania Wypadków Lotniczych zapewnia fachowe rozpatrzenie wypadków. Przy rozpatrywaniu sprawy skoków w Aeroklubie Warszawskim w posiedzeniu brało udział dodatkowo dwóch specjalistów spadochronowych.

Sekretarz
Głównej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych
(—) **Roman Nagórski**

POCZTA LOTNICZA

Stanisław Jakubowski — Wrocław. W tym roku raczej szkolenia szybowcowego nie będziecie mogli rozpocząć. Być może jednak, że Aeroklub Wrocławski (Wrocław, ul. Lotnicza 14/16) posiada jeszcze wolne miejsca. Spróbujcie dowiedzieć się osobiście. „Teoretyczny Kurs Szybowcowy" możecie otrzymać tylko w aeroklubie.

Stanisław Dąbrowski — Szczecin. Nie macie absolutnie podstaw do załamywania rąk. Po-

ZNACZKI KOLUMBII I CZECHOSŁOWACJI

100-lecie znaczka pocztowego Kolumbii (Am. Poł.) znalazło naturalnie swój wyraz w wydaniu... nowych znaczków. Jeden ze znaczków z tej ładnej serii pokazuje wodnopłatowiec przewożący pocztę. Drugi znaczek należy do najładniejszych znaczków wydanych w 1960 r. Wydała go Czechosłowacja z okazji I Mistrzostw Świata w akrobacji lotniczej w Bratysławie. Przedstawia samolot w czasie lotu na plecach oraz znak FAI na tle kuli ziemskiej.

winniście przede wszystkim zwrócić się do Wydziału Oświaty MRN w Szczecinie, który poinformuje Was o wieczorowych szkołach średnich. Po rozpoczęciu nauki poproście o przyjęcie Was na szkolenie szybowcowe. O ile odpowiadać będziecie warunkom zdrowotnym — na pewno przyjmą Was na szkolenie.

Mirosław Narwojsz — Dobre Miasto, woj. Olsztyn. Szkolenie szybowcowe będziecie mogli rozpocząć nie wcześniej jak za dwa lata, tzn. gdy będziecie w II klasie Liceum Pedagogicznego.

Rudolf Jarosz — Gliwice. O możliwości pracy w charakterze operatora radarowego w „Locie" poinformujcie się bezpośrednio w PLL „LOT" — Warszawa, ul. Grójecka 17.

Marian Pisarek — Włodzienin, woj. Opole. Istnieją szanse otrzymania pracy jako mechanik samolotowy w którymś z aeroklubów. O aktualnym zapotrzebowaniu na mechaników najlepiej poinformuje Was Wydział Samolotowy Aeroklubu PRL — Warszawa, Krakowskie Przedmieście 55.

Bronisław Schiller — Piła. Do Technicznej Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych (TOSWL) w Oleśnicy przyjmowani są jedynie kandydaci posiadający pełne wykształcenie średnie (maturę). Ponieważ Wy po ukończeniu Zasadniczej Szkoły Zawodowej nie otrzymujecie świadectwa dojrzałości, nie możecie ubiegać się o przyjęcie do TOSWL. Oczywiście nie znaczy to, że nie macie żadnych szans. Przede wszystkim powinniście po ukończeniu ZSZ pójść do technikum, a potem dopiero do TOSWL.

Jerzy Mróz — Koszalin. Niestety rysunków roboczych samolotu, o którym piszecie, nie możemy Wam przesłać. Niemożliwą jest również rzeczą, abyście je mogli kupić.

Franciszek Stokowski — Boguty, woj. Warszawa. W aeroklubach szkoli się młodzież przede wszystkim jako przyszłych kandydatów do OSL. Ponieważ Wy nie zamierzacie w przyszłości ubiegać się o przyjęcie do OSL-u, a przy tym ukończyliście 20 lat, szanse na szkolenie lotnicze w aeroklubie macie niewielkie. Zwróćcie się jeszcze w tej sprawie do Aeroklubu Warszawskiego — Warszawa, ul. Miedzeszyńska 4.

Mieczysław Habzda — Wałbrzych. O przyjęcie do OSL będziecie mogli się ubiegać pod warunkiem, że ukończycie technikum i otrzymacie świadectwo dojrzałości (maturę). Dopóki jesteście uczniem Zasadniczej Szkoły Zawodowej nie będziecie mogli rozpocząć szkolenia lotniczego.

Józef Plewa — Giżycko. Po powrocie z wojska macie prawo do dalszego treningu zarówno szybowcowego jak i spadochronowego. Z czasem, gdy wykazywać się będziecie odpowiednimi umiejętnościami, aeroklub macierzysty może Was wysłać na szkolenie instruktorskie. (r)

Michał Šebek — Praha-4 Nusle ul. Hvezdova 7 — CSRS pragnie nawiązać korespondencję z Czytelnikiem naszego tygodnika, ma 16 lat. (l)

Sylwester Kapczyński z Grządzic zapytuje, czy pasażerowie i załoga samolotów komunikacyjnych noszą spadochrony? Nie, ponieważ podróż samolotami tego typu jest zupełnie bezpieczna. (l)

Rainer Fritsch. Plauen/Vgtl. Reinsdorferstr. 57. NRD, nawiąże kontakt listowny z polskimi szybownikami. Lata od 1959 roku na szybowcach. Zna tylko język niemiecki. (l)

Jerzy Morawski z Kraśnika Lub. narzeka na brak materiałów w lubelskim oddziale CSH, a poza tym pyta, kiedy ukażą się zapowiadane przez WKiŁ książki modelarskie. W sprawie materiałów radzimy pisać do CSH, Warszawa, ul. Marszałkowska 82. O terminie ukazania się nowych pozycji małego lotnictwa w naszym wydawnictwie nie omieszkamy Was powiadomić za pośrednictwem „Skrzydlatej". (l)

Juliusz Wiśniakowski — Warszawa 10, ul. Hoża 39 m. 112, poszukuje zbieraczy w celu wymiany nalepek lotniczych, proporczyków i rozkładów lotów. Zainteresowanych kierujemy pod powyższy adres. (l)

K. G. z Krakowa — zapytuje, gdzie można nabyć komplet planów w opracowaniu Z. Szajewskiego. Informujemy, że plany te rozprowadza Centralna Składnica Mat. Mod. APRL, Warszawa — lotnisko Gocław. (l)

Jan Lipiński z Radomska. W sprawie przez Was poruszanej radzimy zwrócić się do lekarza internisty, gdyż tylko on może stwierdzić stan zdrowia. Badania lotnicze przeprowadza natomiast GOBLL we Wrocławiu. Skierowanie do tego Ośrodka możecie uzyskać wyłącznie przez swój macierzysty aeroklub. (l)

LOTNICZA KSIĘGARNIA

Jerzy R. Konieczny — ZARANIE LOTNICTWA POLSKIEGO — Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, str. 292. Cena zł 20.–

„Książka niniejsza jest próbą, od wielu lat u nas nie podejmowaną, ujęcia całokształtu pierwszego okresu historii lotnictwa w Polsce, tj. od lat najdawniejszych czyli jej zarania do wybuchu pierwszej wojny światowej — 1914 roku" — pisze we wstępie do swej książki autor. Fakt pokuszenia się o taką próbę stanowi sam przez się wielkie osiągnięcie. Początki lotnictwa w Polsce, lotnictwo, które było już rzeczywistym „przedszkolem" nowoczesnego lotnictwa jako realnego środka komunikacyjnego, przypadają na okres, w którym Polska nie posiadała samodzielnego bytu politycznego, była podzielona pomiędzy państwa o bardzo różnym poziomie technicznym. Lotnictwo, które od zarania jego dziejów oceniono jako ważny element prowadzenia wojen, było oczywiście w znacznej mierze dla Polaków mniej dostępne niż dla innych narodów.

A jednak... A jednak dzieje polskich skrzydeł, dzieje pierwszych prób oderwania się od ziemi czynione przez Polaków, obfitują w fakty niezwykle sensacyjne. Typowo polski rozmach, zamiłowanie do swobody, sublimujące się jako wolny lot wolnego ptaka, prowadziło niejeden umysł polski do prób uskrzydlenia ludzkości.

Mamy ślady tego w legendach, mamy ślady w opowieściach, które od czasu do czasu docierały do świadomości naszej poprzez sporadyczne szkice w prasie czy w książkach, poświęconych tematyce lotniczej. Ale brakowało dotąd ujęcia całości dziejów najdawniejszych lotnictwa spod znaku biało-czerwonej szachownicy. Brakowało zsumowania wysiłków czynionych w trzech strzępach Polski, brakowało historycznego oświetlenia tych prób, o których wieści dotarły niejako na marginesie innych działów historii. A pamiętajmy, że dzisiaj kiedy do lotnictwa zaliczamy loty samolotów odrzutowych, loty rakiet — to właśnie i na ten temat w dawnych czasach i w dawnych wiekach mieliśmy coś do powiedzenia.

I owa skromnie przez autora określona „próba" wyrasta do dzieła, które — w czasach wielkiego zainteresowania wszystkim co leży ponad powierzchnią ziemi — może Polaków uwolnić od kompleksu niższości.

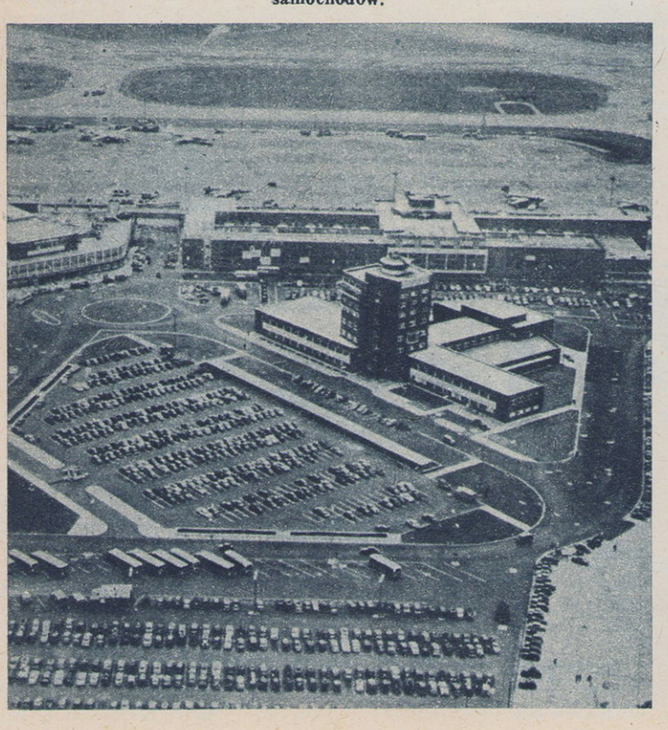
Prawda, gdy w krajach zachodnich powstawało nowoczesne lotnictwo, nasze próby były prowadzone na znacznie mniejszą skalę. Ale pamiętajmy także, że pierwszy rekord przelotu, osiągnięty przez Bleriota, został pobity przez Polaka Grzegorza Piotrowskiego. Że pierwszym lotnikiem w Arktyce był Polak, inż. Nagórski. Że w erze balonów w przestrzeń powietrzną wyruszyli tacy ludzie jak podróżnik literat Jan Potocki. A gdy Konieczny przechodzi do wyliczenia konstrukcji lotniczych w Polsce, konstrukcji nowoczesnych, to przed oczyma czytelnika przesuwa się długa lista nazwisk i grup. Mamy tu przede wszystkim dowód wielkiego zainteresowania lotnictwem młodzieży szkolnej i akademickiej. Kilkanaście konstrukcji — to dzieło grup uczniowskich i akademickich.

Jest więc książka Koniecznego naprawdę wartościowym encyklopedycznym szkicem historycznym. Być może kiedyś powstanie historia polskiego lotnictwa obszerniejsza, bardziej technicznie udokumentowana, chociaż zniszczenia dwóch wojen światowych w dziedzinie dokumentacji każą w to wątpić. W tej chwili jest to praca niezwykle cenna. Winna ona znaleźć się w ręku tych wszystkich, którzy interesują się polskimi skrzydłami — w bibliotekach aeroklubów, jednostek wojskowych, kół lotniczych, a nawet moim zdaniem w bibliotekach szkolnych. Wartość wychowawcza dziejów polskich skrzydeł wyraźnie ją do tego predystynuje.

Czekamy teraz na następny okres historii — na dwudziestolecie międzywojenne. Autora warto zachęcić do takiej pracy, choć jest ona ze zrozumiałych względów trudna i ciężka.

JAN DĄBROWSKI

O nasileniu ruchu w Heathrow daje pojęcie ilość zaparkowanych samochodów.



NASTĘPCA CROYDONU - HEATHROW

DOKOŃCZENIE ZE STR. 9

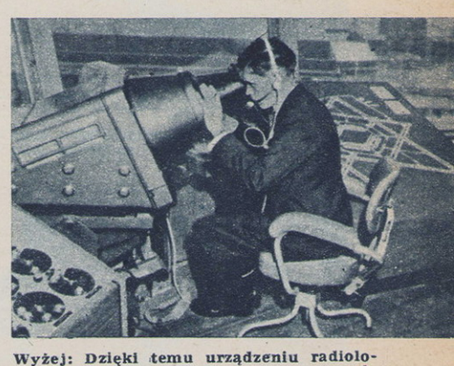
gdy jednocześnie czerwone światła zabraniają wstępu na użytkowaną przez niego drogę dojazdową.

W Heathrow lądują regularnie samoloty **42 linii lotniczych.** Ponieważ wyszczególnienie ich zajęłoby zbyt wiele miejsca, ograniczmy się do stwierdzenia, że są to samoloty angielskie, amerykańskie, argentyńskie, austriackie, belgijskie, brazylijskie, cejlońskie, czechosłowackie, fińskie, francuskie, ghańskie, greckie, hiszpańskie, holenderskie, indyjskie, irackie, irlandzkie, islandzkie, izraelskie, kanadyjskie, libańskie, meksykańskie, niemieckie, p o l s k i e, portugalskie, radzieckie, skandynawskie (SAS), szwajcarskie i włoskie najróżniejszych typów, od tradycyjnego i nieśmiertelnego DC-3 do najnowszych Boeingów-707, „Cometów", Tu-104, Convairów 880, Douglasów DC-8 i „Caravell".

W London Airport lądowało w ciągu 1960 roku **130 tys. samolotów,** (o 12 tys. więcej, niż w roku poprzednim), przewożąc **4 185 496 pasażerów i 57 662 tony ładunków.**

Cena biletu z Warszawy do Londynu — 3300 zł.

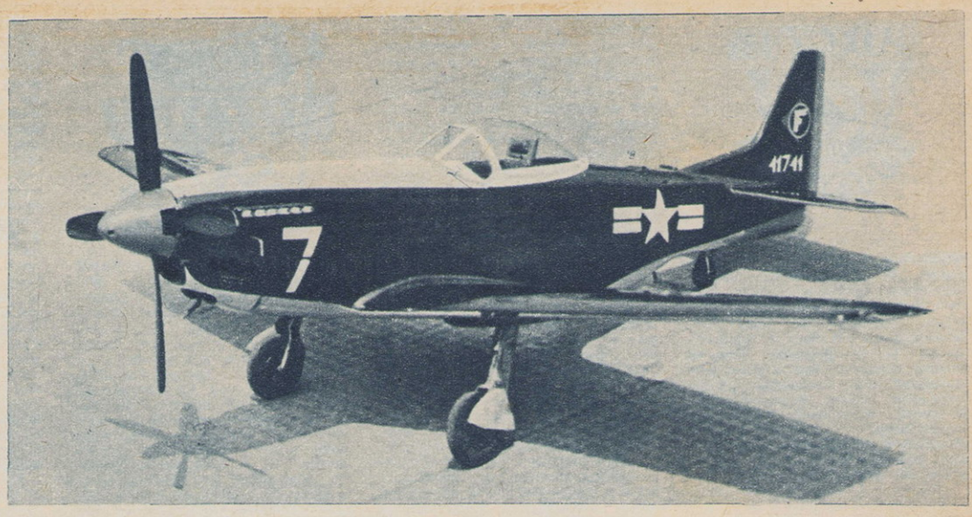
RAJMUND SZUBAŃSKI



Wyżej: Dzięki temu urządzeniu radiolokacyjnemu kontroler — nawet w czasie najgęstszej mgły — „widzi" każdy samolot na lotnisku, a nawet poszczególnych ludzi. Niżej: Liczne ruchome schody ułatwiają komunikację wewnątrz gmachu

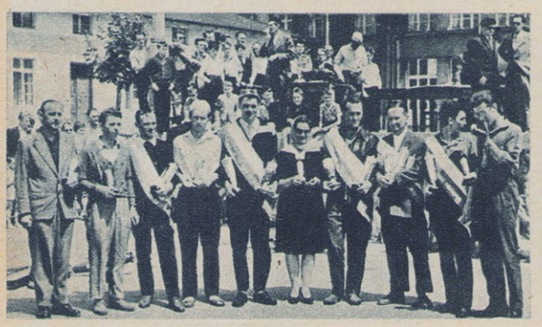
MODELARZ LOTNICZY
„SKRZYDLATEJ POLSKI"
NR 57 1961

REWIA MODELI SAMOLOTÓW W ŁODZI



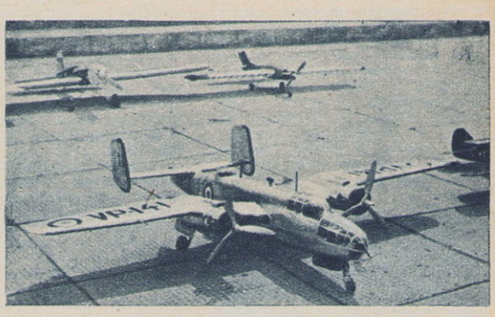
Zdobywca III miejsca, model „Mustanga" Jerzego Falęckiego.

Foto: J. Michalski (5)

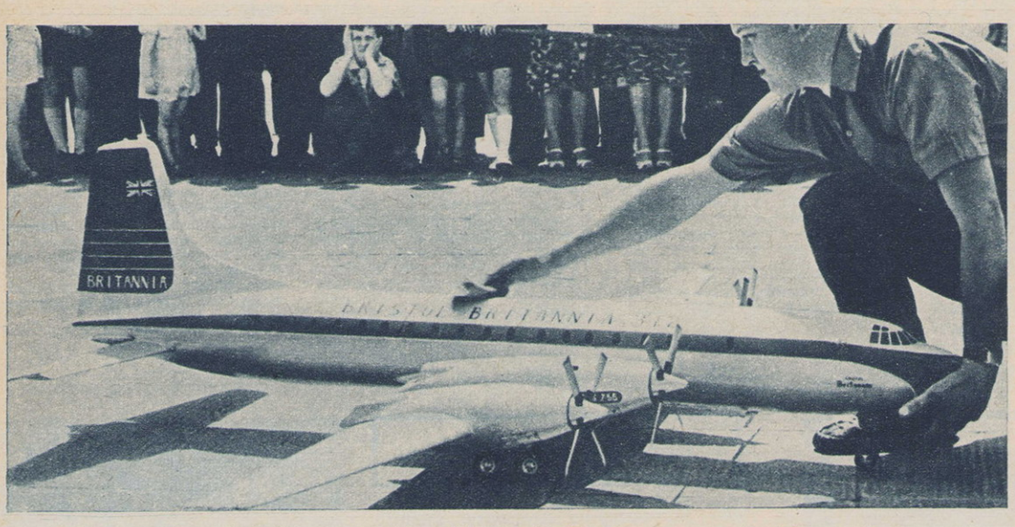


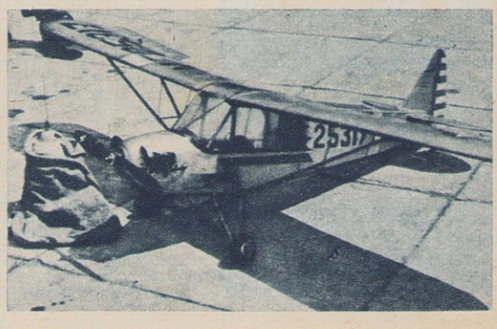
Zwycięzcy mistrzostw po wręczeniu nagród.

Piękny model „Cessny" Janusza Kuszilka.



„Mitchell" Jana Tomaszewskiego.





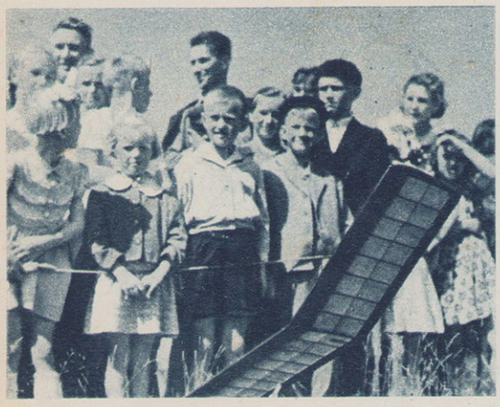
„Piper" na uwięzi J. Tomaszewskiego.

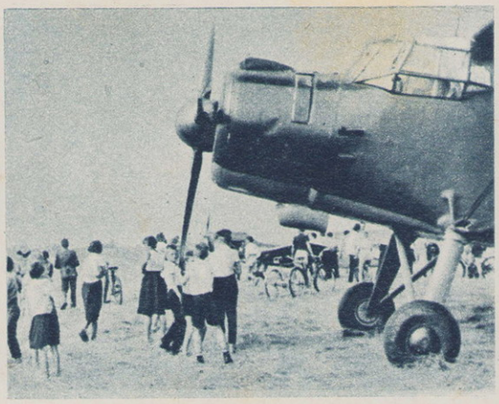
Wyżej: W kategorii wielosilnikowych modeli redukcyjno-latających na uwięzi I miejsce zajął Janusz Kuszilek modelem „Britannia". Niżej: Przegląd modeli na Placu Zwycięstwa.

Zdobywca I miejsca w kat. modeli szybkich C. Cimoszko.

Foto: E. Osiński (3)

Wycieczka na lotnisko





ZWYKLE z okazji imprez lotniczych podajemy zdjęcia bezpośrednio związane z akcją. Tym razem obiektywy naszych aparatów skierowaliśmy w stronę widowni, pragnąc uwiecznić wiernych kibiców największej imprezy małego lotnictwa w bieżącym roku, jaką były XXVI Mistrzostwa rozegrane na ciechanowskim lotnisku. Nie wątpimy, że na naszych zdjęciach znajdują się przyszli piloci, bo przecież prawie każdy zaczynał działalność lotniczą najpierw jako obserwator.

Zdjęcia dedykujemy sympatycznym widzom, szczególnie młodzieży szkolnej i nauczycielom, którzy uświetniali swą obecnością nasze Mistrzostwa.

Foto: P. ELSZTEIN

Powyżej z lewej: Każdy pragnął obejrzeć mały samolot sportowy — Zlina. Z prawej: Z bardziej odległych wiosek młodzież przyjechała rowerami i bandorami konnymi. Czar dwóch kółek działa w powiecie ciechanowskim silnie. Niżej: Popularny wykład o modelach latających był również atrakcją. Z prawej: Pamiątkowe zdjęcie przy An-2 będzie na pewno najmilszym wspomnieniem z wycieczki na lotnisko.

Pela na medal

(3)

TADEUSZ MALINOWSKI

LILIENTHALA

Rano o godzinie szóstej, gdy Pela wychodziła z mieszkania siostry do autobusu odchodzącego w kierunku aeroklubu, napotkała milicjanta, który już ją szukał. MO z Radawca dzwoniła do Bełżyc — miejsca jej pobytu — aby jak najszybciej przybyła na lotnisko ze względu na wczesny start samolotów. Po Pelę i Sadomira Smolińskiego z Ostrowa Wlkp., który również lądował w Radawcu, przylecieli Dankowski i Kopicki.

NASTĘPNY dzień — 23 maja 1956 roku — zapowiadał piękną pogodę: słaby wiatr i podstawa chmur wynosząca 2 000 metrów wróżyły dobre warunki przelotowe. Majewska razem z pasażerką Haliną Oleksiewicz wystartowała na szybowcu „Bocian" o godzinie 9.21 z zamiarem pobicia rekordu międzynarodowego w przelocie docelowo-powrotnym. Mając wysokość 400 metrów zameldowała się o godzinie 9.30 nad taśmą wyłożoną 2 km na wschód od lotniska w Lisich Kątach i poleciała w kierunku Poznania. Z wyjątkiem rejonu Żnina, gdzie napotkała słabe warunki meteorologiczne, przeciętne wznoszenia na trasie wahały się w granicach 3 m/sek. Meldując się nad lotniskiem Aeroklubu Poznańskiego w Kobylnicy o godzinie 13.22 wykonała dwa okrążenia i skierowała szybowiec w drogę powrotną do Lisich Kątów. Mimo, iż starała się jakoś ominąć rejon Żnina, również i tym razem musiała gorączkowo i dość długo szukać wznoszeń. Po raz drugi w trudnej sytuacji znalazła się nad Wisłą koło Grudziądza. Dopiero wznoszenia rzędu 1 m/sek i uzyskana wysokość 250 metrów umożliwiła jej dalszy lot. Wkrótce nadleciała nad lotnisko w Lisich Kątach, wykonała idealny krąg i wylądowała przy literze „T" o godzinie 17.57.

Przybiegli szybownicy i składając gratulacje śmieli się jednocześnie z niej, że zachowała się w powietrzu tak, jakby wykonywała lot szkolny, a nie... rekordowy.

Długo podrzucano Majewską w górę, wznoszono okrzyki, radowano się i cieszono. A bohaterka przelotu i jej pasażerka były bardzo spragnione, bowiem na trasie tak piekło i oślepiało słońce, że nawet w okularach przeciwsłonecznych bolały oczy. Z pasażerką leciało się Peli zupełnie dobrze, a w czasie lotu trwającego ponad osiem godzin rozmawiały przede wszystkim na temat wychowania młodzieży.

Instruktor Józef Dankowski, „wielki czarodziej" Lisich Kątów, głosem spokojnym ale i stanowczym powiedział:

— Tylko nie kręćcie się koło hangaru. Idźcie na obiad. Wasza praca już się zakończyła.

Ponieważ przechowywanie szybowców na lotnisku było naprawdę wielką sztuką, wymagającą nie lada wysiłku i talentu ze względu na mały hangar, decyzja Dankowskiego spotkała się z cichą aprobatą szybowniczki. Ostatecznie — dzień 23 maja przyniósł Majewskiej pierwszy rekord świata za odległość 341,9 km, który był do tej pory w posiadaniu pilotki francuskiej Francine Abadie i pasażerki Josianne Charpentier (ustanowiony 30 maja 1954 roku odległością 250,411 km).

CO przyniesie dzień następny? Czy także nowy rekord świata? Czy można rekordy świata ustanawiać dzień po dniu? 24 maja podobny był do dnia poprzedniego: pogoda ładna, słoneczna, podstawa rzędu 2 000 metrów. Pela wystartowała na „Bocianie" o godzinie 10.15 za samolotem CSS-13 pilotowanym przez Walentego Hardta. Tym razem jej pasażerką była Władysława Adamczyk. Odczepienie od samolotu holującego nastąpiło o godzinie 10.24 na wysokości 400 metrów.

Majewska zameldowała się nad taśmą w Lisich Kątach o godzinie 11.10 i poleciała w kierunku Zblewa, przebywając ten odcinek trasy przeciętnie na wysokości 600 metrów. Punkt zwrotny w Zblewie minęła o 12.15 i skierowała się na drugi bok trójkąta w stronę Przepałkowa, które osiągnęła o godzinie 13.08. W połowie drugiego boku, lecąc pod rzędem kilku cumulusów, próbowała zwiększyć wysokość. Pierwszy cumulus miał słabe wznoszenia, drugi jeszcze słabsze, trzeci również nie dawał większej nadziei, czwarty i piąty wymagał dłuższego krążenia, a czas był na wagę złota. Dopiero szósty cumulus podniósł „Bociana" na wysokość 2 300 metrów. Trzeci bok trójkąta Przepałkowo — Lisie Kąty Pela przeleciała bez większych trudności. Do lotniska dobrnęła z niewielkim zapasem wysokości, oczywiście nie budowała żadnego kręgu, lecz z szybowcem wycelowanym na taśmę minęła ją z fasonem o godzinie 14.15, mimo woli przestraszyła pasące się stado baranów i minutę później lądowała. Wstępne obliczenia wykazały, że padł nowy rekord świata na trasie trójkąta 200 km, ustalony wynikiem 66,5 km/h.

Dwutygodniowy pobyt Majewskiej w Lisich Kątach dobiegał końca — trzeba było wracać do domu. W tym czasie Pela ustanowiła trzy rekordy krajowe, w tym dwa rekordy świata. Tak więc seria rekordów świata ustanowionych przez nią została rozpoczęta.

Aczkolwiek rok 1957 nie obfitował dla Majewskiej w rekordy, to jednak przyniósł jej wiele innych sukcesów sportowych. Przede wszystkim wyróżniono ją nadaniem tytułu Mistrza Sportu w szybownictwie. Dalej — w konkursie-plebiscycie „Skrzydlatej Polski" na najlepszego sportowca lotniczego Polski w 1956 roku zajęła trzecie miejsce za Marianem Gorzelakiem i Tadeuszem Górą z Bielska-Białej. Dnia 19 maja nastąpiło zamknięcie III Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera. W zawodach tych Majewska zdobyła pierwsze miejsce, uzyskując łącznie po czterech rozegranych konkurencjach 12 768 pkt.

Uczestnicząc w zawodach całorocznych Pela zakwalifikowała się do udziału w Szybowcowych Mistrzostwach Polski, które odbyły się w czerwcu w Lesznie. Jechała tam przede wszystkim, aby zdobyć doświadczenie zawodnicze, bowiem na tego rodzaju imprezie sportowej miała startować po raz pierwszy. Mimo, iż po trzech konkurencjach mistrzostw znalazła się na drugim miejscu — dnia 10 czerwca pisała do swej siostry Ireny:

„Jestem teraz w dobrym nastroju, bo po trzech konkurencjach podjechałam trochę do góry (35, 11, 3 miejsce). Ale to nie świadczy jeszcze o niczym. Jeśli w końcu zostanę 19 na 40 orłów, to będzie bardzo dobrze."

Po czterech konkurencjach Majewska przesunęła się na pierwsze miejsce. Piąta konkurencja — prędkościowy przelot po trasie trójkąta 200 km — zakończył się dla niej lądowaniem 2 km od lotniska i uszkodzeniem szybowca. Mimo dobrze obliczonego dolotu, mimo tego, iż widziano ją z lotniska jak leciała, musiała lądować niespodziewanie na polu porośniętym łubinem, gdyż natrafiła na silne duszenia. Chociaż nie ukończyła tej konkurencji (14 czerwca), nadal zajmowała pierwsze miejsce w tabeli. Od tej chwili dalszy udział w mistrzostwach stał się dla niej wielką niewiadomą. Po prostu nie miała szybowca do startu w kolejnej konkurencji.

Dzięki ofiarności służby technicznej mistrzostw naprawa uszkodzonej „Jaskółki" została zakończona następnego dnia około godziny 13, mniej więcej w tym czasie, kiedy zawodnicy byli już ponad 60 minut na trasie przelotu szóstej konkurencji. Po oblocie szybowca Majewska wzniosła się w powietrze na krótko przed zamknięciem startu. W dwóch następnych konkurencjach zajmowała dalsze miejsca, ze względu na to, iż starała się latać ostrożnie.

Wydaje się, iż pewien wpływ na dalszy udział Peli w mistrzostwach miało wewnętrzne zdenerwowanie — aczkolwiek nie okazywane na zewnątrz, to jednak nurtujące młodą i ambitną

Pelagia Majewska jako instruktor szybowcowy w Aeroklubie Warszawskim, rok 1955

Jugosłowiańskie centrum lotnictwa sportowego Vrsac, rok 1957. — Pela przed lotem zapoznawczym na jednym z szybowców jugosłowiańskich.

szybowniczkę. Trudno sobie wyobrazić, aby mogło być inaczej — był to przecież jej pierwszy start w mistrzostwach, zapowiadający się zupełnie dobrze i... pierwsze niepowodzenie zakończone uszkodzeniem szybowca.

— Z trudnością i niepokojem patrzyłam na uszkodzoną „Jaskółkę" — nie mogłam uwierzyć, że ja to uczyniłam. Szybowiec jest za ładny, aby mógł być rozbity. Ta konkurencja, a szczególnie dolot do lotniska, nauczył mnie bardzo dużo — mówi dzisiaj o tamtym dniu.

W rezultacie na mistrzostwach Majewska zajęła 19 miejsce, to zresztą miejsce, jakie wywróżyła sobie w liście do siostry. Jednym słowem zbieg okoliczności.

W drugiej połowie lipca Majewska wyjechała wraz z grupą szybowników Aeroklubu Warszawskiego do Jugosławii, gdzie latała na szybowcach i samolotach, jednocześnie zapoznając się z tamtejszym sportem lotniczym (Belgrad, Tivat i Vrsac).

Po powrocie z Jugosławii Pela wyjeżdża do Jeleniej Góry, aby próbować szczęścia w zdobyciu trzeciego diamentu. Szczęście dopisuje. Dnia 25 sierpnia przy dobrych warunkach meteorologicznych Majewska uzyskuje na „Jaskółce" przewyższenie 6 150 metrów i tym samym ostatni diament do Złotej Odznaki Szybowcowej. W ten sposób stała się posiadaczką Diamentowej Odznaki Szybowcowej, jako druga kobieta w Polsce i trzecia na świecie.

Pierwszą osobą, z którą podzieliła się wiadomością o uzyskaniu trzeciego diamentu za wysokość ponad 5 000 metrów, był jej mąż — Tadeusz Majewski, oficer wojsk lotniczych, wysokiej klasy pilot samolotów odrzutowych. Pela wysłała do niego telegram następującej treści:

„Mam pięć tysięcy. Pelka."

Tadeusza jednak nie było w domu. Listonosz zostawił kartkę z prośbą o osobiste zgłoszenie się w urzędzie pocztowym po odbiór telegramu. Wieczorem, gdy przybył na pocztę, pani z okienka poinformowała go, żeby chwilę poczekał.

Przez parę minut szukano depeszy, ale bez skutku. Wtedy pani z okienka powiedziała:

— Proszę pana — jeśli dobrze sobie przypominam — żona pana depeszuje, iż ma dla pana pieniądze.

Zainteresowanie i zdziwienie Majewskiego oczywiście wzrosło, ale telegramu jeszcze nie miał. Wreszcie go odszukano. Leżał na widocznym miejscu, gdy tymczasem starano się go znaleźć w innym pokoju.

Majewski wziął do ręki telegram i spojrzawszy na treść o mało nie wybuchnął głośnym śmiechem. Wyszedł szybko z urzędu pocztowego i dopiero na schodach zaczął się śmiać. Ubawiony i zadowolony wrócił do domu.

Pani z okienka znała Pelę i gdy ta przyjechała do Warszawy, zapytała o co chodziło w owym telegramie, bowiem po wręczeniu go mężowi usłyszała głośny śmiech.

Majewska opowiedziała jej historię z uzyskaną wysokością, musiała wytłumaczyć co to jest diament w szybownictwie i w jaki sposób można go zdobyć. Początkowo krótkie wyjaśnienie — przemieniło się na poczcie w dłuższą prelekcję o sporcie szybowcowym, której przysłuchiwała się spora grupa osób.

Trzy miesiące później zarząd Aeroklubu PRL na plenarnym posiedzeniu w dniu 4 listopada 1957 roku podjął uchwałę ustanawiającą Medal im. Czesława Tańskiego, jako najwyższe w kraju odznaczenie za wybitne osiągnięcia szybowcowe w danym roku. Na tym samym posiedzeniu na wniosek Komisji Szybowcowej i Sportowej Aeroklubu PRL zarząd APRL nadał uchwałą z dnia 4 listopada pierwszy Medal im. Czesława Tańskiego za rok 1956 pilotce Pelagii Majewskiej, wyróżniając w ten sposób jej wybitne osiągnięcia wyczynowe w sporcie szybowcowym.

Rok 1957 zakończył się dla Majewskiej zmianą miejsca zamieszkania i przeniesieniem do Aeroklubu Łódzkiego. Zaczął się trudniejszy dla niej okres latania ze względu na daleki dojazd do lotniska w Aleksandrowie.

NADSZEDŁ dzień 22 lutego 1958 roku. W olbrzymiej, pięknie udekorowanej sali z okazji II Walnego Zgromadzenia Aeroklubu PRL, wobec przedstawicieli całego lotnictwa polskiego, nastąpiła nieprzemijająca uroczystość dla Peli. Oto minister Obrony Narodowej gen. broni Marian Spychalski wręczył jej Medal im. Czesława Tańskiego — przyznany za najwybitniejsze osiągnięcia szybowcowe w 1956 roku. Błysnęły flesze fotoreporterów. Sala zagrzmiała długotrwałymi oklaskami. One to były serdecznymi gratulacjami dla wielokrotnej rekordzistki świata. A potem, w czasie przerwy, wszyscy chcieli obejrzeć Medal Tańskiego i osobiście uściskać dłoń szybowniczce.

Majewska powołana została do Szybowcowej Kadry Narodowej. W miesiącu kwietniu i maju uczestniczyła w Szybowcowym Obozie Przygotowawczym przed mistrzostwami świata, na którym zajęła ósme miejsce. Trzy tygodnie później — 1 czerwca — otrzymała dyplom członka honorowego Aeroklubu Warszawskiego.

Dla niektórych osób trzynastka jest cyfrą feralną — Majewskiej jednak przynosi szczęście, aczkolwiek nie należy ona do osób przesądnych. Właśnie 13 czerwca 1958 roku przystąpiła do próby pobicia rekordu międzynarodowego w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 100 km Aleksandrów — Niewiesz-Zduny — Aleksandrów. Z lotniska Aeroklubu Łódzkiego w Aleksandrowie wystartowała o godzinie 12.01 na szybowcu „Bocian" za samolotem CSS-13 pilotowanym przez Marię Michalską. Tym razem jej pasażerką była siostra — Irena Pietrzak-Raże. Pela wyczepiła się na wysokości 600 metrów i po spenetrowaniu wznoszeń w rejonie lotniska zameldowała się nad taśmą startu lotnego w Aleksandrowie o godzinie 12.48. Nad punktem kontrolnym w Niewieszu znalazła się o 13.15, a w Zdunach o 13.40. Taśmę w Aleksandrowie przeleciała o 14.11 i w dwie minuty później lądowała na lotnisku.

Warunki meteorologiczne na trasie były dobre: pułap 1 600 metrów, wznoszenia od 2 do 3 m/sek, prędkość wiatru 30 km/h.

Gdy „Bocian" przelatywał taśmę, komisarze sportowi wszystko już wiedzieli: 83 minuty lotu to rekord świata.

Prędkością 76,193 km/h Majewska ustanowiła nowy rekord międzynarodowy bijąc dotychczasowy wyczyn szybowniczki radzieckiej Anny Samosadowej i jej pasażerki A. Niewienczannej, uzyskany dnia 30 lipca 1952 roku wynikiem 64,285 km/h.

Kilka dni później Pela umówiła się z instruktorem Józefem Pieczewskim na zaplanowany wcześniej przelot dokelowo-powrotny z Aleksandrowa. Ona chciała lecieć do Lisich Kątów, a Pieczewski na Żar. Postanowili więc losować.

— Wybieraj pierwsza — rzekł Pieczewski.

— Orzeł — odpowiedziała.

— Cóż, mnie pozostała reszka.

Pieczewski rzucił w górę monetę dwudziestogroszową, która błysnęła w słońcu, potem spadła na płytę przed hangarem. Oboje się nachylili.

— Wygrałeś — stwierdziła Pela. — Lecimy w stronę Żaru.

Miał to być przelot dokelowo-powrotny na trasie Aleksandrów — Żar — Aleksandrów długości 440 km, stanowiący jednocześnie próbę pobicia dwóch rekordów świata.

Pieczewski poleciał z pasażerem dwumiejscowym „Bocianem". Pela wystartowała jako pierwsza na „Jaskółce" i cały czas leciała samotnie. Najcięższe warunki meteorologiczne napotkała na odcinku od Oświęcimia do Żaru. Nad Żarem zameldowała się przed godziną piętnastą i poleciała z powrotem do Aleksandrowa. Na trasie

Pela w kabinie samolotu Zlin-26.

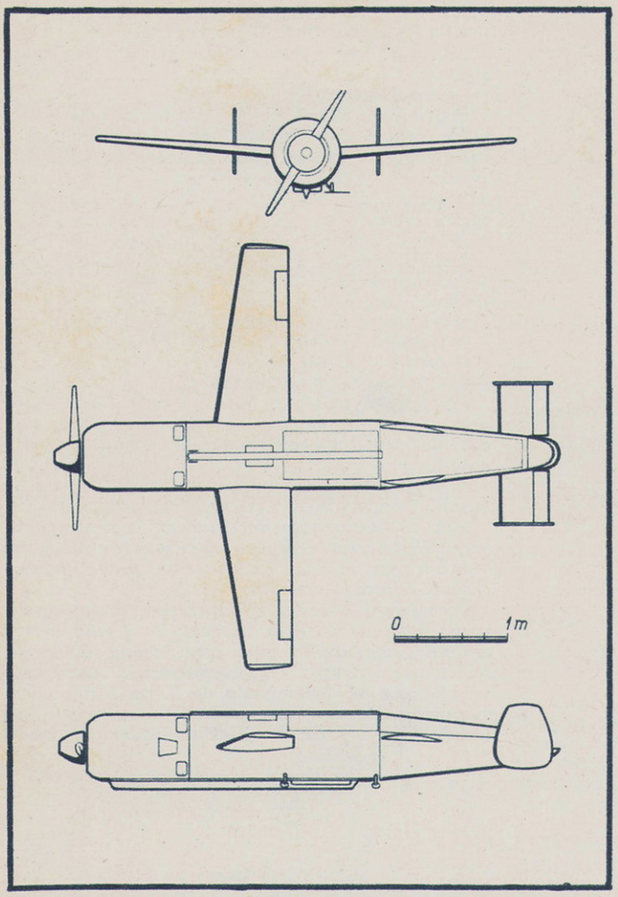
od Żaru do Oświęcimia leciała ponownie w trudnych warunkach atmosferycznych przy prawie zupełnie zanikających wznoszeniach. Na tym odcinku aż osiem razy przymierzała się do lądowania. Na północ od Oświęcimia warunki uległy poprawie, tak iż mogła lecieć dalej. Dopiero w rejonie Bełchatowa, w odległości około 50 km od lotniska, warunki termiczne zaczęły zupełnie zanikać. Szybowniczka latała na zerach. Ponieważ nie miała żadnej nadziei na poprawę warunków atmosferycznych, postanowiła lądować na polu koniczyny.

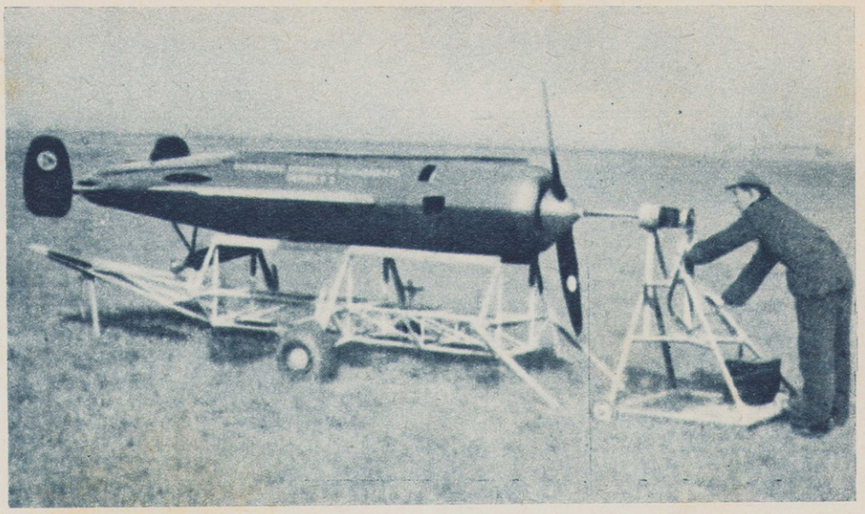
Następnego dnia Pieczewski, który lądował na Żarze, wykonał przelot docelowy do Poznania. Majewska przyleciała na holu do Aleksandrowa około południa, pół godziny odpoczywała i wystartowała do Lisich Kątów. Lecąc znowu samotnie „Jaskółką" przyglądała się terenowi, zwracając uwagę na warunki przelotowe. Po przybyciu w rejon lotniska Lisich Kątów latała wraz z innymi szybowcami aż do końca warunków termicznych. Po wylądowaniu pytano ją skąd się wzięła w Lisich Kątach. Chcąc sprawdzić spostrzegawczość ciekawych stwierdziła z powagą:

— Dziwię się wam, jestem już tutaj trzy dni i dopiero teraz mnie zauważyliście.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

SAMOLOT BEZPILOTOWY „METEOR" P-2 ● WŁOCHY





NIEDAWNO pisaliśmy o bezpilotowym samolocie-celu P-1 budowanym we włoskich zakładach lotniczych „Meteor" w Monfalcone koło Triestu, zajmujących się dotąd budową samolotów sportowych i szybowców.

Oprócz wspomnianego już P-1 w wytwórni tej opracowano i zbudowano drugi z kolei typ bezpilotowego samolotu, oznaczony P-2. Samolot ten stanowi powiększoną wersję swego poprzednika i ma służyć jako bezpilotowy samolot zwiadowczy. Sterowany zdalnie falami radiowymi, nawet bez łączności wzrokowej, samolot P-2 może być wyposażony w kamerę telewizyjną z urządzeniem do bezpośredniego przekazywania obrazów do bazy.

Automatyczny zwiadowca startuje z katapulty lub specjalnego wózka i po zakończonym locie ląduje na spadochronie. Dla ułatwienia transportu skrzydła i usterzenie są składane.

W budowie zastosowano laminaty szklane z wypełnieniem piankowym.

Samolot P-2 odznacza się bardzo prostym kształtem. Skrzydła proste o niewielkiej powierzchni i obrysie trapezowym. Kadłub w części przedniej cylindryczny, z tyłu stożkowy. Usterzenie wysokości prostokątne; podwójne usterzenie kierunku. Brak podwozia. Do napędu samolotu służy oryginalny silnik tłokowy typu G-240-CC o mocy 240 KM, zaprojektowany i wykonany w wytwórni „Meteor". Posiada on osiem cylindrów (w czterech rzędach po dwa cylindry) ustawionych w kształcie litery „X". W budowie silnika zastosowano stopy magnezu. Śmigło stałe. (JŚ)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
Rozpiętość	—	3,72 m	Prędkość maksymalna	— 550	km/h
Długość	—	4,42 m	Prędkość minimalna	— 140	km/h
Wysokość	—	0,68 m	Prędkość wznoszenia	— 25	m/sek.
			Czas wznoszenia na 6 000 m	— 4,2	min.
Ciężary:			Pułap	— 11 000	m
Ciężar własny	—	210 kG	Czas trwania lotu	— 1	h
Ciężar całkowity	—	324 kG	Promień działania	— ok. 150	km
Obciążenie mocy	—	1,35 kG/KM			

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

SZYBOWIEC SZKOLNY „KOOKABURRA" ● AUSTRALIA

SZYBOWNICTWO w Australii nie stoi na zbyt wysokim poziomie, jakkolwiek kraj ten czyni usilne starania o utrzymanie kontaktów ze sportem szybowcowym w Europie (udział w Mistrzostwach Świata itp.). W Australii istnieje tylko jedna wytwórnia szybowców budująca sprzęt konstrukcji krajowej. Firma ta założona została przez niemieckiego konstruktora Edmunda Schneidera, który znalazł się tam po ostatniej wojnie. Wytwórnia Schneidera produkuje obecnie seryjne szybowce szkolne „Kookaburra", których prototyp zbudowany został przez członków klubu szybowcowego w Queensland.

„Kookaburra" jest dwumiejscowym, wolnonośnym górnopłatem konstrukcji drewnianej. Płat trójdzielny o obrysie trapezowo-prostokątnym odznacza się niewielkim wydłużeniem. Konstrukcja płata dwudźwigarowa. Pokrycie na nosku i w okolicy hamulców — sklejkowe, na pozostałej części płata — płócienne. Hamulce aerodynamiczne typu płytowego na dolnej i górnej powierzchni skrzydeł. Klap brak.

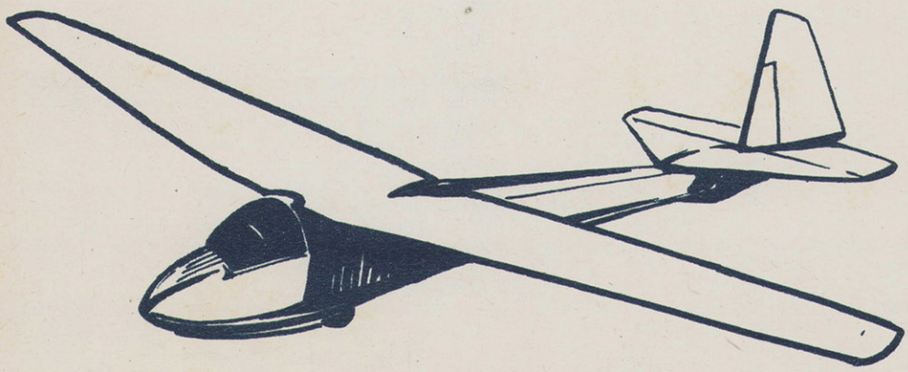
Kadłub o przekroju wielokątnym, konstrukcji podłużnicowo-wręgowej, kryty sklejką. Umieszczona przed płatem kabina pilotów (z miejscami obok siebie) wyposażona jest w dwuster i odrzucaną osłonę kabiny tłoczoną z jednego arkusza plexi.

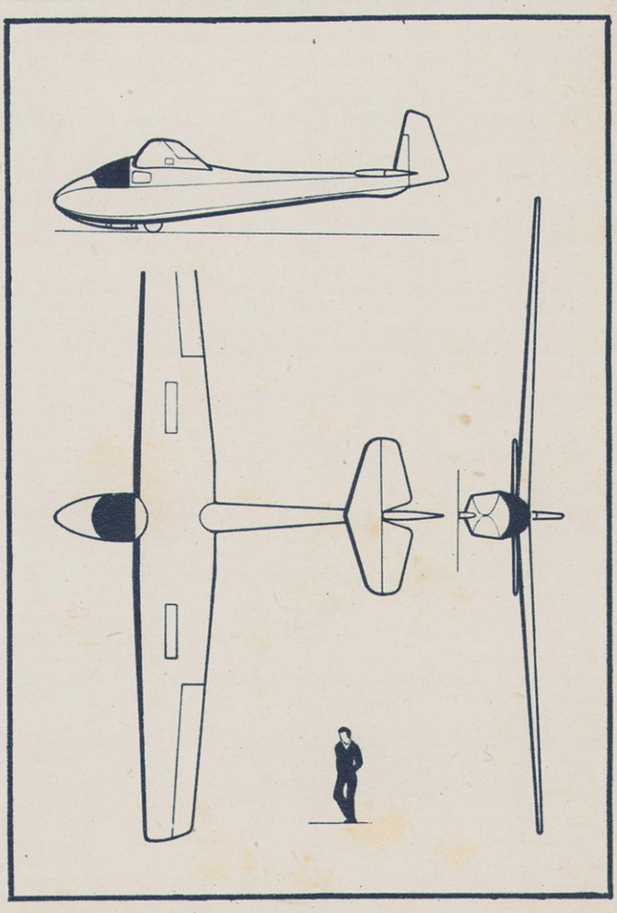
Usterzenie wolnonośne. Usterzenie wysokości przesunięte nieco w przód w stosunku do wąskiego usterzenia kierunku.

Podwozie jednokołowe, ze stałym kołem pod środkiem ciężkości. Przed kołem krótka płoza, amortyzowana gumą. Zderzak ogonowy oprofilowany. (JŚ)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
Rozpiętość	—	11,8 m			
Długość	—	7,5 m			
Powierzchnia nośna	—	15,0 m²	Doskonałość (max.)	— 21	
Wydłużenie	—	9,3	Opadanie (minimalne)	— 0,95	m/sek.
Ciężary:					
Ciężar własny	—	170 kG	Prędkość lądowania	— 50	km/h
Ciężar całkowity	—	350 kG	Prędkość dopuszczalna	— 160	km/h
Obciążenie powierzchni	—	23,4 kG/m²			





LOTNIK i AUTOMOBILISTA

JERZY R. KONIECZNY

2

W pierwszych dwóch latach swego istnienia czasopismo jest dość bojowe i przejawia dużo inicjatywy, starając się nadać ogólnokrajowy charakter polskiemu ruchowi lotniczemu pod trzema zaborami; przede wszystkim jednak redakcja czyni głównie wysiłki w celu propagandowego oddziaływania na społeczeństwo, dla pozyskania coraz to szerszych kręgów różnych środowisk na rzecz lotnictwa i motoryzacji. Bardzo też cenne z tego punktu widzenia są różne cykle artykułów popularnych, do których w pierwszym rzędzie należy „ABC – lotnictwa" w opracowaniu znanego wówczas polskiego naukowca lotniczego inż. Witolda Jarkowskiego, współpracownika wybitnego podówczas w Petersburgu konstruktora rosyjskiego Igora Sikorskiego, który zbudował największy w tym czasie na świecie samolot „Ilia Muromiec". Innym cennym cyklem było popularne opracowanie Stanisława Płużańskiego o silnikach spalinowych (samochodowych i lotniczych).

W ogóle już od samego początku redakcja potrafiła zapewnić sobie dość szerokie grono współpracowników spośród działaczy ówczesnego ruchu lotniczego, nierzadko naukowców – wybitnych specjalistów lotnictwa. Do „Lotnika i Automobilisty" piszą często: K. W. Toporski, inż. S. Finkelstein, inż. W. Jarkowski, inż. St. Płużański, inż. St. Sierosławski, inż. W. Rumbowicz, W. Trąmbczyński, inż. E Wasilewski i szereg innych. Sam redaktor i wydawca jest przy tym bardzo czynny i ruchliwy. Propaguje lotnictwo nie tylko piórem, ale także własną działalnością; udziela się wiele społecznie w ruchu lotniczym, będąc m. in. współorganizatorem pierwszej w Kongresówce wystawy lotniczej, jaka odbyła się na jesieni 1911 r. w Łodzi.

Redakcja „L i A" stara się od samego początku istnienia pisma utrzymywać stałą więź ze swymi czytelnikami, sondując ich opinie o poziomie i poczytności miesięcznika. Posiadając dobre rozeznanie rozwoju ruchu lotniczego, który – szczególnie po zlikwidowaniu warszawskiej „Awiaty" – zaczyna coraz bardziej przygasać w Kongresówce, stara się nie tracić dotychczasowych abonentów i stopniowo, uszczuplając nieco miejsca tematyce lotniczej, rozszerza ją o wiadomości z innych dziedzin sportu.

W 1912 roku redakcja rozesłała ankietę, zwracając się do szeregu poetów, pisarzy, ekonomistów i działaczy z prośbą o wyrażenie swego poglądu na sprawę postępów lotnictwa. Wysłano ją m. in. do Henryka Sienkiewicza i Bolesława Prusa. Plon tej ankiety, pomimo że wywołała ona żywe zainteresowanie czytelników, nie był obfity. Nadeszły zaledwie 4 odpowiedzi: Kazimierza Tetmajera, Antoniego Langego, Andrzeja Niemojewskiego i Kazimierza Obrębowicza, które opublikowane zostały dopiero w zeszycie kwietniowym „Lotnika i Automobilisty" z 1913 r. Owocne wyniki przyniosła natomiast ankieta rozesłana przez redakcję do abonentów, a mająca na celu zebranie opinii czytelników o piśmie. Nawiążemy do niej nieco dalej. Tu dodamy tylko, że przy jej podsumowaniu redakcja zapowiedziała, iż będzie dokładać starań, aby pismo mogło się w przyszłości ukazywać co tydzień. Innego rodzaju ankietę przedsięwzięło pismo jeszcze później, publikując w kwietniu 1914 r. zebrane wypowiedzi na temat: „Co myślą znani lotnicy o przyszłości awiatyki?"

Trzeba tu też, przy okazji, wspomnieć o działalności wydawniczej redakcji. Jej nakładem wydana została w 1912 r., bardzo wówczas na czasie, książka pt.: „Samochód i płatowiec", która w zwięzłym i fachowym opracowaniu podawała rys historyczny automobilizmu i lotnictwa, omawiała podstawowe zasady lotu mechanicznego i działanie silnika spalinowego, opisywała poszczególne części składowe samochodu i samolotu oraz podawała opis przeszło 20 najpopularniejszych wtedy samolotów. Książka ta, zawierająca 350 stron druku, kilkaset rysunków i fotografii, była wówczas jedyną tego rodzaju publikacją. Spotkała się też z życzliwą krytyką i oceną [5]).

Począwszy od 1912 r. „Lotnik i Automobilista" staje się organem Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego, zapewniając sobie w ten sposób bardziej zdecydowane poparcie i poczytność wśród zwolenników motoryzacji; drukuje też stale odtąd na 3 stronie okładki biuletyn tego Towarzystwa.

W tymże samym roku redakcja wprowadza również stały dodatek do miesięcznika pod nazwą „WSZECHSPORT", który – jak głosi podtytuł – jest „miesięcznikiem ilustrowanym poświęconym wszystkim odłamom sportu". Dodatek ten, ukazujący się regularnie co miesiąc w objętości od 4 do 8 stron, zawiera następujące rubryki, obejmujące prawie wszystkie dziedziny sportów i gier o charakterze sportowym: lotnictwo, samochody, wioślarstwo, atletyka, kolarstwo, boksowanie, szachy, gry ruchowe, bilard, wyścigi konne, myślistwo, łyżwiarstwo, narciarstwo oraz wiadomości przemysłowe i nekrologia. Należy podkreślić, że wszystkie wyżej wymienione rubryki zdobią gustowne i czytelne winiety.

Idąc dalej po tej linii, redakcja wprowadza z początkiem 1914 r. drugi dodatek do „Lotnika i Automobilisty" pod nazwą „WIOŚLARZ POLSKI", który jako organ Wraszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego ukazuje się regularnie do końca istnienia pisma w przeciętnej objętości 1–2 stron.

Poszerzenie tematyki pisma o inne dziedziny sprawiło sporo zawodu miłośnikom lotnictwa, którzy w odpowiedzi na rozesłaną przez redakcję w 1912 roku do abonentów ankietę zdecydowanie protestują przeciwko takiemu charakterowi pisma; uważają, że należy, stosownie do tytułu pisma ściśle wyodrębnić dwa podstawowe działy miesięcznika i zaniechać w ogóle wydawania dodatków. Redakcja omawiając wyniki ankiety przeciwstawia się takiemu stanowisku. Wychodzi bowiem z założenia, że lotników zawodowych i automobilistów jest jeszcze w kraju niewielu, a – jak wynika to z ankiety – pismo czytają w pokaźnej ilości m. in. również kobiety oraz młodzież. Redakcja stwierdza[6]), że nowe działy będą właśnie dla tej części czytelników pożądanym urozmaiceniem, zwłaszcza iż do lotnictwa jak i do automobilizmu ludzie dochodzą w ogóle poprzez sport. Nie zaszkodzi to tematyce lotniczej – zapewnia redakcja – którą pismo ma stale na uwadze jako jeden z dwóch głównych działów.

Mając stale na uwadze powiązanie pisma z ruchem lotniczym w kraju i w obliczu zaniku tej działalności począwszy od 1913 roku w Kongresówce, redaktor nawiązuje kontakty z jedyną wówczas polską uczelnią techniczną we Lwowie, gdzie w tym czasie jest bardzo żywotny Związek Awiatyczny Studentów Politechniki. Począwszy od maja 1913 r. „Lotnik i Automobilista" staje się także organem tegoż Związku, znajdując w nim pomoc i opiekę – jak zapewnia redakcja – a przede wszystkim cenną współpracę tamtejszych działaczy lotniczych spośród grona naukowców tej uczelni, m. in.: prof. Tadeusza Floriańskiego, inż. W. Varbrodta i Władysława Floriańskiego. Do grona współpracowników doszli również w tym czasie: Kazimierz Smogorzewski (który zamieścił m. in. w 1914 r. interesujące korespondencje z Salonu Lotniczego w Paryżu), Wojciech Wojna (znany pionier modelarstwa lotniczego w Polsce) i J. R. Michalewski.

Fakty powyższe powodują pewne ożywienie w 1913 r. tematyki lotniczej w piśmie, które zamieszcza w tym czasie kilka wartościowych pozycji. Jednakże nie na długo. Odległość z Warszawy do Lwowa nie sprzyjała ścisłej i systematycznej współpracy lwowskiego Związku Awiatycznego z „Lotnikiem i Automobilistą", który nie potrafił również związać się dość mocno z tamtejszym bardzo żywym i zorganizowanym przy politechnice ruchem lotniczym. Pismo, związane już w tym czasie dość silnie przede wszystkim z motoryzacją i sportem warszawskim, zamieszcza pod koniec 1913 i w 1914 r. – poza stałą kroniką lotniczą i również stałym biuletynem Związku Awiatycznego Studentów Politechniki we Lwowie – 2 lub 3 niewielkie nieraz objętościowo artykuły lotnicze, a w niektórych numerach (np. nr 5 z 1913 r. i nr 5 z 1914 r.) jest zupełnie ich brak. Zwraca przy tym uwagę, że niektóre artykuły mają charakter sensacyjny, jak na przykład: „Najbardziej wstrząsające chwile w życiu lotników"[7]), czy „Zwierzyna a lotnicy"[8]).

(Dokończenie w następnym numerze)

Sąd poetów i uczonych polskich o lotnictwie.

(NASZA ANKIETA).

W swoim czasie redakcja „Lotnika i Automobilisty" zwróciła się do szeregu wybitnych poetów, beletrystów, ekonomistów i literatów polskich z prośbą o wyrażenie swego poglądu na sprawę postępów lotnictwa. Wysłano ją m. in. do Henryka Sienkiewicza i Bolesława Prusa. Plon tej ankiety, pomimo że wywołała ona żywe zainteresowanie czytelników, nie był obfity. Nadeszły zaledwie 4 odpowiedzi: Kazimierza Tetmajera, Antoniego Langego, Andrzeja Niemojewskiego i K. Obrębowicza.

I. Zdanie poety i powieściopisarza Kazimierza Tetmajera:

Jeżeli geniusz ludzki doprowadzi do tego, że człowiek zapanuje nad powietrzem, będzie to niezem zdaniem największy wynalazek od czasu wynalezienia ognia i koła, przedewszystkiem tem najważniejszy, że rozwinie i wzbogaci do niedających się przewidzieć rozmiarów umysł ludzki. Jeżeli poezja duszy człowieczej była bez wątpienia pierwszym bodźcem usiłowań lotniczych, to z drugiej strony lotnictwo stworzy również bez wątpienia nową epokę poezji, ta zaś jest, jak wiadomo, zapładniaczem ducha ludzkiego. Lotnictwo rozwinięte spłaci dług pierwotnej poezji.

Kaz. Przerwa-Tetmajer.

Reprodukcja fragmentu strony z „Lotnika i Automobilisty" z r. 1913, z wypowiedzią Kazimierza Przerwy-Tetmajera na temat postępów lotnictwa.

---

5) Wg opinii kpt. pil. Łewandowskiego: „Lotnik" (Poznań) z dnia 15 kwietnia 1924 r.

6) W numerze 2 (luty) z 1913 r.

7) W numerze 1 ze stycznia 1914 r.

8) Tamże.

WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Adres redakcji:
Warszawa 10,
ul. Widok 8.
Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa. ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 26. VII. 1961 R. Zam. 5213/C S-16

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

W GÓRACH TIAŃ-SZAŃ

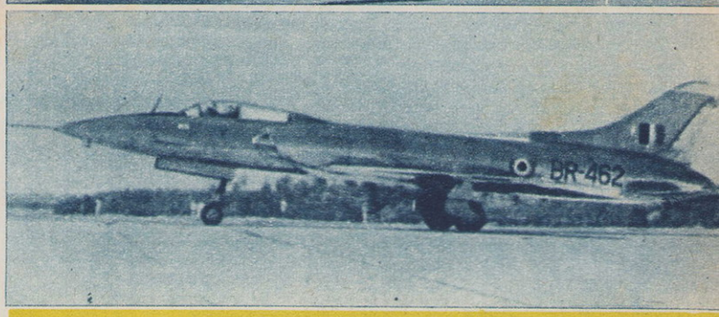
Na górskim pastwisku w masywie Tiań-Szań (ZSRR) zachorował jeden z pasterzy. Wkrótce, wezwany drogą radiową, przyleciał śmigłowiec sanitarny Mi-4 i zabrał chorego do szpitala. Tylko szybka pomoc z powietrza mogła tu, w wysokich górach, uratować życie człowieka.
Foto: „Ogoniok"

ZE STAREGO – NOWY

Dla celów szybkiego transportu towarów i pasażerów przez kanał La Manche Anglicy przebudowali czterosilnikowe samoloty DC-4, wycofywane z eksploatacji na liniach pasażerskich, przystosowując je do nowych zadań. Oto przebudowany DC-4, noszący obecnie nazwę A.T.L. 98 „Carvair", gotowy do przyjęcia towarów i 23 pasażerów.
Foto: „The Aeroplane and Astronautics"

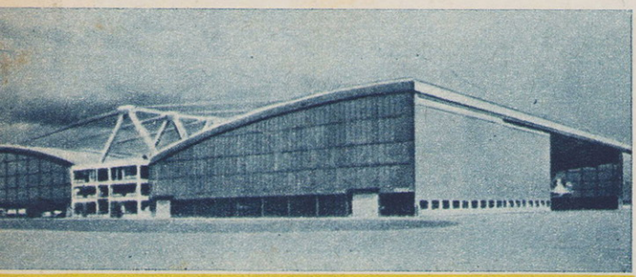
„AERO-MOBILE"

Widoczny na zdjęciu „poduszkowiec", skonstruowany w USA przez inż. Bertelsena, rozwija prędkość maksymalną 64 km/h nad samą ziemią, dzięki wykorzystaniu strug powietrza (tzw. „poduszki") wytwarzanych przez turbinę silnika umieszczonego poziomo w tyle pojazdu. Jest to jeszcze jeden egzemplarz z coraz większej rodziny tego rodzaju aparatów na świecie.
Foto: „Thermik"



INDYJSKI MYŚLIWIEC

W dniu 24 czerwca br. odbył pierwsze loty dwusilnikowy myśliwiec naddźwiękowy HF-24, który ma wejść na uzbrojenie lotnictwa Indii. Ciekawostkę stanowi tu fakt, iż głównym konstruktorem nowego samolotu jest inż. Kurt Tank, jeden z najbardziej znanych konstruktorów myśliwców w hitlerowskich Niemczech.
Foto: „The Aeroplane and Astronautics"



HANGAR-GIGANT

Za jeden z największych i najnowocześniejszych w Europie hangarów dla samolotów pasażerskich uznawana jest olbrzymia hala na lotnisku we Frankfurcie nad Menem, własność zachodnioniemieckich linii lotniczych.
Foto: „Deutscher Aeroclub"

Nalepka bagażowa brazylijskich linii lotniczych VARIG

NAD ALPAMI

Jednym z niewielu krajów, w których pieczołowicie kultywuje się tradycje sportu balonowego, jest Szwajcaria. Oto piękne zdjęcie balonu w locie nad Alpami Berneńskimi. Szwajcarzy rokrocznie organizują krajowe zawody balonowe i szereg imprez lokalnych, osiągając duży efekt propagandy lotnictwa.
Foto: „Aero-Revue"